

LA REVUE GEM

1/94

C'EST LE CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE!

Le livre "Les 50 ans des Artisans du Canada" sera disponible à la fin de l'année 1995 et décrira l'histoire du service GEM jusqu'aux célébrations du 50e anniversaire. Vous pouvez en réserver une copie au cours de l'année 1994 au bas prix de 14.99$ pour l'édition à couverture souple et de 24.99$ pour l'édition à couverture rigide. Pour plus d'information veuillez communiquer avec l'OEM GEM.

ARTE ET MARTE



La Revue GEM



La Revue GEM est la revue des ingénieurs mécaniciens et électriciens (Terre), publiée au QGDN avec l'autorisation du Directeur-général - Génie terrestre et maintenance et du Conseiller du service GEMT. La Revue a pour but de communiquer de l'information à caractère professionnel aux membres du Service, de faire part d'opinions, d'idées, d'expériences et de nouvelles personnelles, ainsi que de promouvoir l'identité du service GEMT.

Pour ses articles, La Revue GEM compte sur les lecteurs. Articles sur tous les aspects du Génie électrique et mécanique, photographies, caricatures, nouvelles personnelles et commentaires sont les bienvenus. On rappelle aux lecteurs que La Revue est un organe d'information non classifié et non officiel. Son contenu ne représente pas nécessairement la politique officielle du MDN, et il ne faut pas la citer comme source autorisée.

Nous prions les personnes qui nous feront parvenir des articles, de nous envoyer le texte original dactylographié, à double interligne, sur des feuilles 8 1/2 par 11. Les photos doivent être claires, de fini brillant, en blanc et noir, avec les légendes tapées à part. Les personnes apparaissant sur les photos doivent être identifiées, dans le texte et dans les légendes, par leur grade, leurs initales, leur nom, leur métier et leur unité.

Le rédacteur en chef se réserve le droit de rejeter ou de réviser tout matériel soumis. Nous ferons notre possible pour vous retourner les photos et les présentations graphiques en bon état. Cependant, la Revue ne peut assumer aucune responsabilité à cet égard.

Le courier doit être adressé au:

Rédacteur en chef,
La Revue GEM, DSGT,
Quartier général de la Défense nationale,
Édifice MGen George R. Pearkes,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0K2.

Rédacteur-en-chef	*Bgén V. Pergat*			
Rédacteur	*Col J.A.N. Nault*			
Chef de production	*Maj L.M. Espenant (819) 997-7270*			
Conseillère linguistique	*Marie Delisle*			
Rédacteur associés	*FMC*	*Lcol P. Read*	*202 WD*	*Lcol J.A.R. Coulombe*
	C AIR	*Lcol K.W. Kirkland*	*LETE*	*Maj D. Laffradi*
	COMAR	*Maj W.N. MacCannell*	*CFSEME*	*Maj R.S. Macphail*
	SIFC	*Maj R.A. Peterson*	*Adm(Mat)*	
	FCE	*Lcol D. Redman*	*NDHQ*	*Maj L.M. Espenant*
Conception graphique et maquette:	*Ivor Pontiroli DSEG 7-2*			

Dans ce numéro - La Revue GEM 1/94

Commentaires du Colonel commandant
Plaques et souvenirs exposés en Europe 2

De l'adjudant-chef du Service
Le Conseil consultatif des Adjuc du Service et le Sénat du GEM 3

Mot du chef de production
Comment on produit la Revue GEM 3

Ils font parler d'eux...
Col(ret) Ray reçoit un certificat de service 4
"Je suis prêt pour la réunion du personnel de la DGGTM" 4
Le major Vachon célèbre son anniversaire 5

Association du Génie électrique et mécanique
Historique et objectifs de l'association 5

L'Atelier du GEM de la BFC Esquimalt
Rôles et tâches de l'organisation 7

Débarquement d'un char T-72
Fait par la section GEM de la Base d'Halifax 8

Exercice Atlantic Warrior III
La Force totale s'est révélée efficace 9

Concours d'histoires drôles 9

Soutien logistique intégré
Une description du processus 10

Une journée dans la vie de...
Un technicien en SCT décrit une journée typique sur le terain 14

Célébrations du 50e anniversaire-Mise à jour
Les événements majeurs et l'horaire 14

Opération Délivrance
Le peloton de maintenance du Régiment aéroporté en Somalie 21

Je porte un fusil C7, casque et gilet pare-balles
Le journal d'un adjudant du CETT en Yougoslavie 25

La compagnie de maintenance du 5ième Bn du S est de retour à Wainwright
Les activités des pelotons de production 31

Réparation de la plaque ventrale du char Léopard
Fait à Gagetown 36

Quoi de neuf au SEFT?
Rendre les districts de la Milice autosuffisants 37

Réunion du camp des cadets l'Armée à Vernon 38

La citation du jour du capt Scuka 38



Commentaires du colonel commandant

Par le Colonel M.C. Johnston

Nos troupes se retirent d'Europe. Dès le milieu de 1994, elles seront toutes de retour au pays. Vous vous demandez peut-être ce qu'il reste pour commémorer notre présence. Quels monuments et plaques-souvenirs rappelleront aux Européens que les Canadiens ont combattu chez eux au cours des deux guerres mondiales et y ont assuré le maintien de la paix de 1952 à 1994? En y songeant un peu, on s'aperçoit qu'il y en a quand même quelques-uns. Vous pouvez même vous demander qui veillera à l'entretien de ces monuments? Que leur arrivera-t-il maintenant que les Canadiens sont de retour? Où se trouvent-ils?

Le monument de Vimy, le Newfoundland Memorial à Beaumont-Hamel et le cimetière de guerre canadien sont de ceux qui nous viennent tout de suite à l'esprit. Ils font partie d'un groupe spécial. Considérés comme des monuments nationaux, leur entretien est assuré par le Gouvernement du Canada et il semble que ce dernier continuera d'assumer cette responsabilité. Il existe toutefois un grand nombre de monuments ou plaques de corps ou d'unité qui ne sont pas pris en charge par le gouvernement. Chacun d'eux rappelle les exploits d'une unité ou d'un Corps particulier et leur entretien incombe à l'association concernée.

Voici une brève liste de plaques ou de souvenirs exposés en Europe, dont je connais l'existence. Si vous en connaissez d'autres, faites-le moi savoir.

Écusson du RCEME sur le char commémoratif de Courscelles-sur-Mer. Le 6 juin 1944, Jour J, la 3e Division d'infanterie canadienne débarquait, à titre d'élément de la force de débarquement alliée, sur la plage Juno en Normandie, un bout de terre de 20 kilomètres englobant Courscelles-sur-Mer. Les membres du 1st Hussard qui débarquèrent à Courscelles faisaient partie de la vague de tête. Cette unité était dotée de chars Sherman à double propulsion. Certains de ces chars furent coulés dès le début de l'engagement. L'un d'eux qui reposait en eau profonde en face de Courscelles, nuisait aux pêcheurs qui y accrochaient fréquemment leurs filets. À l'automne de 1970, à la demande du maire de Courscelles, une équipe de récupération de la Compagnie de maintenance du 4e Bataillon de services sortit le char de l'eau et le monta sur la place où il fut dédié "à la mémoire de tous ceux qui ont participé à l'opération".

Par la suite, les régiments qui participèrent au débarquement y apposèrent, au fil des ans, la réplique de leur écusson. Très tôt, le char de Courscelles-sur-Mer fut couvert d'écussons mais aucun pour rappeler la présence du RCEME. En 1992, le Club du RCEME de Vancouver fit couler dans le bronze une réplique de l'écusson original. Cette réplique mesurait dix pouces de hauteur. Au mois de mai suivant, une équipe de techniciens en matériel de la Compagnie de maintenance du 4eBataillon de services apposait cet écusson sur le char. Le 2 juin 1992, le colonel-commandant Murray Johnston, dédiait cet écusson à la mémoire de tous les techniciens canadiens qui ont participé à la Deuxième Guerre mondiale.

Vitraux du RCEME en Allemagne. En 1965, le 4e Atelier de campagne du RCEME stationné à Soest, en Allemagne de l'Ouest, offrit un vitrail à chacune des chapelles de Fort Chambly. Ces vitraux furent consacrés et dédiés à la mémoire des membres du RCEME qui ont donné leur vie au service de leur patrie. Ces vitraux, fabriqués sur place, furent conçus par un Canadien qui, à cette époque, servait au sein du RCR en Allemagne. Lorsque les Canadiens se retirèrent de Soest en 1969-1970, l'Armée britannique du Rhin reprit les camps. Fort Chambly devint la base de l'atelier du REME. Les vitraux furent très bien entretenus. À la fermeture des camps en 1993-1994, ces vitraux seront transportés au Camp Borden afin d'être installés dans les chapelles.

Plaque commémorative à Aldershot, Angleterre. Le 6 juillet 1940, des avions allemands bombardèrent l'atelier de campagne de la 2e Armée. Les 300 travailleurs qui s'y trouvaient s'affairaient à préparer l'équipement en vue de l'invasion anticipée de l'Angleterre. Trois personnes furent tuées, premières victimes canadiennes du feu ennemi. En 1969, le brigadier-général A. Mendelsohn dévoilait, à la mémoire de ces techniciens, une plaque commémorative, don de la Branche 466 de la Légion royale canadienne de Toronto, ville d'origine des membres de l'atelier.

Pierre angulaire du 1 Canadian Base Workshop, Camp Bordon, Angleterre. Au début de 1942, les Royal Canadian Engineers construisaient les bâtiments qui ont abrité le 1 Canadian Base Workshop (1 CBW). Premier atelier canadien à être envoyé outre-mer, cette unité devint le plus grand atelier militaire de tout l'Empire britannique. Au plus fort de sa production, l'atelier du 1 CBW comptait sur un effectif de 3 100 personnes. La pierre angulaire fut posée par le général A.G.L. McNaughton qui devint par la suite général commandant de la 1re Armée canadienne et, plus tard, le premier colonel-commandant du RCEME. Aujourd'hui, ces bâtiments servent d'ateliers de formation pour la School of Electrical and Mechanical Engineering (SEME) de Bordon.

En juillet 1945, une photographie du 1 CBW fut prise sur le terrain de rassemblement, en face des casernes du Camp Bordon, en Angleterre. Au mois de mars 1993, près de 50 ans plus tard, les membres de la SEME se sont faits photographier au même endroit. Afin de souligner ce lien spécial, on a fait faire deux montages de ces photos. Aujourd'hui, un de ces montages pare l'entrée du Camp Bordon et l'autre se trouve au mess des officiers, au Camp Bordon. Une autre facette de notre histoire qui ne sera pas oubliée!

Le Tabernacle d'étain, Camp Bordon, Angleterre. Il s'agit du site de l'ancienne chapelle Saint-Georges de la garnison, lieu qui servit à la fois de refuge et de lieu de prières aux nombreux Canadiens stationnés à Bordon, en Angleterre. Comme Bordon était le lieu de travail du 1 CBW, le Tabernacle d'étain occupe une place de choix dans les souvenirs de nombre de soldats du RCEME. Malheureusement, il fut détruit dans les années 1970. Le colonel-commandant G.W. Bruce, maintenant à la retraite, dévoilait à cet endroit, en 1984, une pierre commémorative.

Arte et Marte

Un mot de l'adjudant-chef du Service

Par l'adjuc A. E. Rest

Après avoir publié les messages du conseiller du Service et du colonel commandant dans le dernier numéro, le chef de production (qui fait tout le travail mais refuse de prendre des dictées) a suggéré que le temps est venu pour l'adjuc du Service de s'exprimer.

Ma principale mission en tant qu'adjuc de votre service consiste à défendre les intérêts des militaires du rang. Je dois notamment donner au conseiller du Service des avis sur toutes les questions qui touchent les MR du GEM et lui communiquer les commentaires des militaires sur le terrain. Cela signifie que je dois rester en contact avec les membres du GEM où qu'ils se trouvent. La meilleure façon de m'acquitter de cette tâche est de visiter les unités pour rencontrer les militaires et m'entretenir avec eux.

Le Conseil consultatif des adjudants-chefs du Service m'aide aussi à assumer mes fonctions. Établi sous la direction du conseiller du Service et présidé par l'adjuc du Service, le Conseil se réunit généralement une fois par an. Tous les adjuc du GEM qui sont membres actifs de la Régulière ou de la Réserve peuvent en faire partie. Le Conseil a deux grands objectifs : donner à l'adjuc du Service des avis sur les questions qui intéressent celle-ci et faire rapport sur des sujets précis assignés par le Sénat du GEM. Le Conseil n'a pas de pouvoirs exécutifs mais il exerce une grande influence sur les affaires de la branche.

Vous vous demandez peut-être ce qu'est le «Sénat du GEM». Le Sénat, qui est présidé par le conseiller du Service se réunit au moins deux fois l'an à la demande de ce dernier. Son mandat consiste essentiellement à discuter des questions qui intéressent la branche, dont la tenue, les us et coutumes, les traditions, l'esprit de corps, le professionnalisme, ainsi que la caisse, les biens et le bien-être général de la branche. Les colonels du GEM qui sont membres actifs de la Régulière ou de la Réserve, le colonel commandant et l'adjuc du Service sont tous des membres votants du Sénat. Le commandant de l'EGEMFC est membre d'office.

Au moment où vous lirez ces lignes, les célébrations du cinquantenaire du Corps royal canadien du génie électrique et mécanique (CRCGEM) seront en voie de préparation depuis au moins un mois. Vos bases et unités ont reçu des affiches décrivant les événements qui doivent avoir lieu de janvier à décembre dans toutes les régions du pays. Nous, de la grande famille du GEM, avons déployé de grands efforts pour que 1994 soit une année mémorable. Je vous invite tous à participer aux activités offertes dans la plus pure tradition du GEM. Le conseiller du Service, le colonel commandant et moi-même assisterons à divers événements au cours de l'année, comme en témoigne le calendrier des activités prévues pour célébrer le cinquantenaire du CRCGEM. Nous espérons pouvoir vous rencontrer et discuter avec le plus grand nombre possible de vous d'ici la fin de 1994.

Arte et Marte

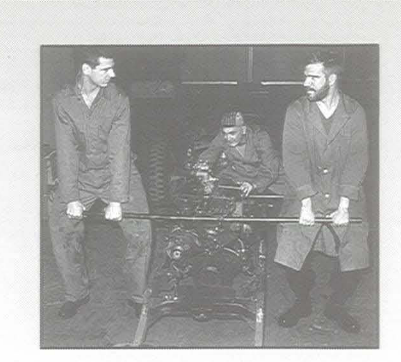
Mot du chef de production

Par le major L.M. Espenant

Au moment où, à titre de rédacteur en chef, je prépare mon deuxième numéro du Journal du GEM, je commence à comprendre pourquoi il a été si difficile, dans le passé, de publier les quatre (4) numéros annuels autorisés. Avant d'être publié, chaque numéro doit suivre un nombre important d'étapes, chacune d'entre elles exigeant beaucoup de temps. Heureusement, mes patrons me permettent de travailler à temps plein pour le Journal et ne me donnent pas d'autre travail. Absolument rien d'autre!

La première étape consiste donc à choisir, parmi les articles proposés, ceux qui paraîtront dans le prochain numéro. Pour effectuer mon choix, je dois tenir compte de plusieurs facteurs:

- le Journal ne doit pas compter plus de 35 pages, ce qui se traduit par environ 120 pages à double interlignes en Courier 10. Ce total englobe les photographies qui prennent en moyenne le quart ou le tiers d'une page.
- pour que le Journal soit intéressant, il doit offrir un mélange bien dosé d'articles techniques, d'histoires personnelles, de nouvelles du Service, de rappels historiques, de comptes rendus d'organisation, etc.
- certains articles sont limités par le temps, c'est-à-dire qu'il est préférable de ne pas publier un article sur le RV 92 au début de 1994. Toutefois, compte tenu du calendrier de publication et de l'intérêt de l'article, cela est parfois acceptable et/ou nécessaire.



Est-ce que c'est vraiment la bonne manière d'assembler une Jeep? Regardez bien faire l'équipe d'adresse technique.

- il est bon d'avoir dans chaque numéro, une chronique du DGGTM, de l'adjuc du Service et/ou du colonel commandant.

Remarquez que mon choix doit se faire parmi les articles que VOUS me faites parvenir!

La deuxième étape consiste à déterminer les articles qui doivent être dactylographiés et traduits. Cette tâche est beaucoup plus facile si les articles sont accompagnés d'une disquette WP5.1 (ou WP pour Windows). La dactylographie et la traduction peuvent prendre jusqu'à un mois chacune, compte tenu de la charge de travail des organismes concernés.

Une fois tous les articles traduits et sauvegardés sur disquette, il faut les relire avec grand soin. C'est à moi qu'il incombe de relire la version anglaise tandis que Marie Delisle, conseillère linguistique de la DGGTM, relit la version française.

À la deuxième étape, je choisis également les photos qui seront utilisées, y compris la photo de la page couverture et je rédige les légendes. Je détermine aussi l'ordre dans lequel paraîtront les articles et la table des matières.

Une fois tous les articles dactylographiés, relus, disposés en ordre, les photographies choisies et jointes à chaque article, et les légendes rédigées, le Journal est apporté au DSEG 7 qui fait la mise en page. Je dois ensuite relire une fois de plus tous les articles afin de relever les erreurs qui auraient pu s'y glisser à la copie ou au moment de la mise en page.

La dernière étape consiste à distribuer les exemplaires. La plus grande partie de la distribution est effectuée par le Dépôt des publications des FC; cependant, tous les exemplaires destinés aux officiers et aux adjudants-chefs sont emballés et expédiés individuellement par le personnel de la DGGTM.

J'espère que vous avez maintenant une meilleure idée de ce que représente la publication du Journal du GEM. Il arrivera, à l'occasion, que la publication de votre article soit retardée en raison de contraintes inévitables - rappelez-vous que quelle que soit la qualité de votre prose, je dois également faire paraître plusieurs autres articles dans le Journal! Toutefois, je dois insister sur le fait que pour publier quatre numéros par année,nous avons besoin d'articles de la part de nos fidèles lecteurs - n'hésitez plus, faites-nous parvenir vos manuscrits!

Changement de sujet, j'ai dit qu'il était possible de s'abonner "de façon individuelle" au Journal; toutefois, le Journal du GEM est traité comme toutes les autres publications des FC. Chaque Journal est, d'après le DPFC, un modificatif du numéro précédent. C'est pourquoi il faut acheter le Journal à la page. Si vous désirez recevoir votre propre exemplaire, vous devrez donc débourser jusqu'à 16 $ par numéro, compte tenu du nombre de pages. Vous pouvez communiquer avec moi pour obtenir plus de renseignements à ce sujet.

Ils font parler d'eux...



Le bgén Pergat présente un Certificat de service au col (ret.) Garth Ray en reconnaissance de ses 39 années de service. Administrateur du projet - Véhicule blindé léger (AP VBL) au moment de sa retraite, le colonel Ray occupe aujourd'hui le poste d'AAP VBL.



«JE SUIS PRET POUR LA REUNION DU PERSONNEL DE LA DGGTM!»

Le bgén V. Pergat, DGGTM, présente les nouveaux modèles de casque et de gilet pare-éclats.





Voici le gâteau décoré par l'épouse de l'adjuc du Service, Elsie Rest, présenté au plus récent et au plus vieux des majors du service GEM, le major Vachon, lors de son anniversaire.

Association du Génie électrique et mécanique

Historique, objectifs et membres

Par le capitaine J.G. Wilkin (à la retraite)

En 1945, des officiers vétérans de la Deuxième Guerre mondiale fondait l'Association du Corps royal canadien des ingénieurs électriciens et mécaniciens. En 1973, avec l'unification des Forces armées et la réorganisation qui s'ensuivit, cette association devint l'Association du génie du matériel terrestre (AGMT). En mai 1984, elle changea de nom une fois de plus et devint l'Association de génie électrique et mécanique terrestre (AGEM).

Les objectifs fondamentaux de l'Association sont cependant demeurés essentiellement les mêmes depuis sa création. On peut les résumer ainsi:

- fournir de l'aide aux unités du RCEME/du GMT/du GEM de la Force régulière et de la Réserve;
- représenter les intérêts du Service du GEM au Congrès des associations de Défense et, par l'intermédiaire de ce dernier ou directement, donner des conseils au gouvernement fédéral sur des questions de sécurité et de défense;
- fournir une tribune où pourront se poursuivre les amitiés créées au sein des Forces.

Au cours des ans, l'Association du RCEME/GMT/GEM a rendu des services inestimables compte tenu de la qualité des résolutions qu'elle a présentées au CAD (soit des centaines) et portant sur une gamme variée de sujets. Environ la moitié de ces résolutions ont été acceptées par le CAD et acheminées au ministère de la Défense ou au QGDN ou encore au CFT. Là encore, environ la moitié d'entre elles ont été acceptées.

L'Association se compose:

- d'un comité exécutif national
- d'un conseil national
- de comités
- de chapitres locaux.

Le comité exécutif national, aidé du conseil national, gère les affaires de l'Association. Dix comités se penchent sur divers sujets essentiels au succès de l'Association. Les Chapitres, au nombre de huit, se font les porte-parole de l'Association au niveau local et assurent un lien avec les unités locales de la Milice.

Les membres sont tenus au courant des activités de leur Association par le biais de bulletins de nouvelles publiés par les Chapitres et au niveau national ainsi que par le Journal du GEM. L'assemblée générale et le dîner régimentaire annuels constituent le point culminant de l'année. Au cours de cette assemblée, le comité exécutif, les présidents de chacun des comités, les commandants des compagnies de maintenance ou des bataillons de services présentent leur rapport. Au cours des dernières années, on a pu assister à d'excellents colloques et ateliers donnés par des officiers supérieurs des

états-majors des quartiers généraux de la Milice et de la Force régulière qui nous ont entretenu de la situation et des plans actuels du GEM ainsi que de son orientation future et autres questions connexes. Ces ateliers permettent à tous les participants (particulièrement les représentants des compagnies de maintenance) de se tenir au courant de ce qui se passe, de notre situation et de notre avenir. Un excellent dîner régimentaire clôture l'assemblée.

Les membres de l'Association se divisent en trois catégories: les membres réguliers, les membres associés et affiliés, et les étudiants. Tous les membres peuvent participer aux activités, mais seuls les membres réguliers ont droit de vote ou peuvent détenir un poste. Les personnes suivantes peuvent devenir membres de l'Association:

1. Les officiers commissionnés qui servent actuellement ou qui ont servi au sein d'unités du RCEME/du GMT/du GEM des Forces canadiennes (régulière ou de réserve) (R)
2. Les officiers commissionnés qui servent actuellement ou qui ont servi au sein du RCEME ou qui ont assumé un poste similaire au sein de forces du Commonwealth ou des Forces alliées et qui sont maintenant des citoyens canadiens (R) ou résidents (A)
3. Toute personne qui a servi au sein des Forces canadiennes, de forces du Commonwealth ou de forces alliées, quel que fut son grade, et qui est reconnue comme ingénieur professionnel enregistré ou qui possède les compétences techniques requises pour devenir, en temps de guerre, un officier au sein du Service GEM. Cette personne doit avoir la citoyenneté canadienne (R)
4. Toute personne reconnue comme étant un ingénieur professionnel enregistré ou qui possède les compétences techniques requises pour devenir, en temps de guerre, un officier au sein du Service GEM. Sa candidature, parrainée par deux membres réguliers, doit être approuvée par l'exécutif d'un Chapitre (A)
5. Les civils ayant un statut d'officier et qui sont employés à temps plein pour compléter l'effectif du GEM (A)
6. Les personnes intéressées à promouvoir les objectifs de l'Association et élues par un Chapitre ou par l'exécutif national (A)
7. Les étudiants en GEM qui poursuivent leur formation d'officiers (S)

Lorsqu'une personne n'est pas membre d'un chapitre local, la cotisation annuelle doit être payée au trésorier national. Cette cotisation est de 10 $ pour les membres réguliers, associés et affiliés et de 5 $ pour les étudiants. Lorsque la personne est membre d'un Chapitre (et a droit de participer au programme d'activités), la cotisation annuelle doit être versée au Chapitre, avec toute autre cotisation demandée par le Chapitre. Ce dernier transmet au trésorier la portion de la cotisation qui revient à l'organisme national.

Pour être forte, dynamique et influente, toute organisation doit compter sur une base formée de nombreux membres. C'est de là que proviennent les sommes nécessaires aux activités, l'appui aux officiers et aux programmes de même que les futurs leaders et responsables de comités. L'apport d'idées, d'énergies, de connaissances et de talents nouveaux constitue un élément essentiel à la dynamique des activités de l'organisation.

Nous sommes arrivés à la conclusion que l'Association, pour demeurer une organisation dynamique et efficace, devait s'efforcer d'accroître le nombre de ses membres. Une campagne d'adhésion, sous la direction de l'auteur du présent article, est donc lancée. Nous accueillons toutes les classes et toutes les catégories de gens comme nous l'avons mentionné plus haut.

L'organisation attache une très grande valeur à l'adhésion d'officiers du GEM/GEM qui servent actuellement au sein de la Force régulière et de la Réserve. En effet, grâce à leur expérience quotidienne en matière de GEM et de leur connaissance du matériel utilisé, ils apporteront peut-être une conception nouvelle et le leadership nécessaire à notre avenir. De plus, il est salutaire et essentiel que les officiers du GEM ainsi que l'Association s'appuient mutuellement et établissent des liens très étroits.

Voici les addresses pour les présidents des Chapitres, le trésorier national et l'auteur:

Trésorier national
Lcol(ret) RR Hilliard
38 Roywood Dr
Don Mills, Ont
M3A 2C6

Capt(ret) JG Wilkin
1111 Bough Beeches Blvd
Apt 1007
Mississauga, Ont
L4W 4N1

Président du Chapitre d'Ottawa
LCol(ret) BP Brown
3499 Southgate Rd
Ottawa, Ont
K1V 7Y5

Président du Chapitre de Kingston
Maj(ret) WW Laird
RR #3
Gananoque, Ont
K7G 2V5

Président du Chapitre de Victoria
Maj(ret) FG Legg
8523 Tribune Terr
Sidney, B.C.
V8L 5B6

Président du Chapitre de Quebec
Maj(ret) N Marcil
202e Dépot d'ateliers
CP 4000 Succursale K
Montreal, PQ
H1N 3R9

Président du Chapitre de Halifax
Lcol(ret) AR McLaughlin
6286 Oakland Road
Halifax, N.S.
B3H 1P2

Président du Chapitre de Vancouver
Lcol (ret) K Mortensen
3855 Dunbar St
Vancouver, B.C.
V6S 2E1

Président du Chapitre de Nouveau Brunswick
Col(ret) DP Sentell
227 Main St
Salisbury, N.B.
E0A 3E0

Président du Chapitre de Toronto
Maj D Wu
39 Woodhead Cres
North York, Ont
M3M 2Z4

L'atelier du GEM de la BFC Esquimalt

Par le lt G.H. Edwards

Situé près de la pittoresque ville de Victoria en Colombie-Britannique, le GEM de la BFC Esquimalt est la résidence de soixante artisans et employés de soutien répartis presque à égalité entre militaires et civils. Les installations de second échelon de l'atelier se retrouvent dans trois bâtiments étalés autour du secteur des ateliers de la base. L'entretien et l'inspection de premier échelon sont situés dans le secteur de l'arsenal, et des détachements se trouvent au DAFC Rocky Point, au Camp militaire de Nanaimo et au dépôt Vanalman(Section d'entretien de la Milice). Les sites des détachements de premier échelon découlent de la nécessité de se trouver à proximité des unités à desservir, alors que l'éparpillement des installations de second échelon résulte du fait que les installations de la BFC Esquimalt sont très en demande.

Le rôle principal de l'atelier consiste à offrir un soutien de premier et second échelons à la BFC Esquimalt et aux navires canadiens qui utilisent Esquimalt comme base de soutien. Nous soutenons également le 3 Bon PPCLI ainsi qu'une variété d'unités de cadets et de la Milice, et nous sommes en charge de la RADIAC pour toute la province de Colombie-Britannique. Le vaste secteur géographique dont est responsable le GEMB, notamment dans le domaine de la RADIAC, nous amène à passer beaucoup de temps sur la route pour faire les inspections techniques annuelles. De plus, le fait de soutenir des unités opérationnelles provenant du COMNAR et du EMC amène fréquemment des changements de calendriers et de priorités.

Les techniciens d'armement du GEMB travaillèrent beaucoup sur les navires à destination du golfe Persique lors de l'Opération FRICTION. Plus tôt cette année, les préparatifs de départ du HMCS Restigouche pour l'Opération BARRIER exigea tous les efforts de l'atelier d'armement. Ensuite, les priorités de l'atelier se rapportèrent à la Milice en préparation à un exercice à Yakima (Washington) et au 3PPCLI à l'approche de RV 92. Alors que nous rédigeons ces lignes, les ateliers d'armement et de SCT complètent des modifications de besoins opérationnels immédiats sur les mitrailleuses légères C9 et les Carl Gustav respectivement avant que le 3 PPCLI ne retourne à Wainwright pour s'entraîner avant son déploiement en Yougoslavie dans le cadre de l'Opération HARMONY.

Comme on peut le constater d'après cette description, le GEM de la BFC Esquimalt est un atelier affairé et décentralisé. La flexibilité est une nécessité au sein de notre organisation. La capacité de s'ajuster aux charges de travail toujours en évolution tout en optimisant les installations disponibles démontre la compétence de nos techniciens militaires et civils.

Le grand nombre de civils dans notre atelier lui donne un caractère différent aux autres ateliers à plus grande proportion de personnel militaire. Ils offrent à l'atelier un sentiment de stabilité et de continuité, alors que le personnel militaire change assez rapidement, et peuvent fournir une perspective à long terme sur les problèmes puisqu'ils ont vu l'atelier évoluer au fil des ans. L'atelier profite d'excellentes relations entre les parties militaire et civile qui acquièrent le respect de leurs compétences respectives et socialisent entre eux lors de pique-nique familial, des célébrations de la journée du GEM et, à l'occasion, de barbecues le vendredi après-midi. Le fait que la BFC Esquimalt est une base du COMMAR en fait un milieu qui semblerait étrange à ceux qui sont plus familiers aux établissements du EMC ou du COM AIR. Tout comme l'Armée ou la Force aérienne, la Marine a sa façon bien à elle de mener ses affaires, et une grande partie du matériel présent à l'atelier ne se retrouve pas dans les autres bases. De plus, il faut s'habituer à un langage presque nouveau, concernant les «Subbies» et les «POs» qui sont de quart sur un pont particulier ou tentent de trouver la cabine où se trouve leur couchette à leur arrivée à la base.

En 1989, la BFC Esquimalt fut l'objet d'une révision professionnelle, et le GEMB put justifier dix nouveaux postes dont deux ont été dotés. De même, il fut recommandé que le poste de C GEMB soit relevé du grade de capitaine à celui de major et que l'officier de contrôle devienne un adjuc. Le relèvement du poste de C GEMB a été accepté, et on cherche présentement un équivalent dans le COMMAR pour ce poste. Des changements à nos installations ont été également recommandés ou sont en progrès. Des plans ont été entrepris pour un nouvel atelier (bien sûr, c'est un objectif à long terme). Des dessins ont été faits, et de nombreuses discussions avec le 3PPCLI ont eu lieu sur la modification d'une partie de son bâtiment des transports pour en faire un nouvel atelier de carrosserie qui serait idéalement adjacent à l'atelier de peinture. On projette également de transformer une semi-remorque en un nouvel atelier de SCT.

En bref, le GEM de la BFC Esquimalt est un excellent choix pour une affectation. Quels que soient vos loisirs, le ski, le camping, la voile, la plongée sous-marine ou simplement le bronzage, la Colombie-Britannique peut vous convenir. Bien qu'elle ne soit pas une grande métropole, Victoria offre une large gamme d'écoles, de magasins, de restaurants, de cinémas et de boîtes de nuit. Elle est en plus l'une des plus belles villes du Canada. L'atelier est un lieu de grandes activités; les besoins des unités à desservir et les tâches à accomplir qui changent rapidement créent un réel défi. La façon de faire face à ce défi est tout à l'honneur des compétences et du professionnalisme de tous les membres de l'atelier.



Le Brigadier-général V. Pergat nous rappelle que ce sont nos célébrations et il espère que nous en profiterons tous!

Débarquement d'un char T-72

Par le lieutenant Escobar

Le 27 juin 1992, le personnel de la section du génie électrique et mécanique de la Base d'Halifax s'attaquait à la tâche que lui avait confiée le CFT et qui consistait à débarquer un char de combat principal T-72 d'un navire de transport d'automobiles amarré au port de Dartmouth, ville soeur d'Halifax. Au cours des mois précédents, la section du GEM de la base d'Halifax avait eu maintes fois l'occasion de débarquer les véhicules des FCE qui se trouvaient à bord des navires arrivés à Dartmouth, mais aucune de ces tâches n'était aussi intéressante que celle-ci.

Le char soviétique T-72 appartenait à l'armée de l'Allemagne de l'Est, maintenant disparue. Il fut le char de combat principal privilégié des pays membres du Pacte de Varsovie pendant les années soixante-dix et aujourd'hui encore, il est utilisé par plusieurs anciens clients de l'ex-Union Soviétique. La silhouette surbaissée familière du T-72 avait été conçue pour offrir une cible réduite à l'ennemi potentiel. L'arme principale consiste en un canon de 125 mm et le char est doté des supports requis pour recevoir un réservoir d'essence externe qui augmente l'autonomie du char de 480 à 700 kilomètres.

L'entreprise était de taille car il fallait éviter d'endommager le pont du navire et on ne parvenait pas à faire démarrer le T-72. On a donc placé de gros câbles sous les chenilles et on a fait appel à la remorqueuse de 5 tonnes de la section des véhicules ainsi qu'à un gros véhicule de remorquage civil. Une des remorqueuses tirait pendant que l'autre opposait une résistance afin de mieux contrôler les mouvements du char. En fait, pendant le processus de transbordement du char d'une plate-forme à l'autre, un des câbles de la remorqueuse civile a lâché.

Un examen plus détaillé du char a révélé une construction négligée et pas le moindre souci de confort. Ces chars ne répondaient absolument pas aux normes de qualité inhérentes aux chars construits par les pays membres de l'OTAN. La devise des manufacturiers soviétiques était de toute évidence "La quantité, non la qualité".

Il a fallu en tout presque neuf heures pour débarquer le char. Celui-ci devait, par la suite, être embarqué sur un wagon plat au moyen d'une grue mobile afin d'être transporté à sa destination finale. Dans l'ensemble, tous trouvèrent la mission fort intéressante.



Le T72 est débarqué d'un navire japonais à Dartmouth.

N'oubliez pas!

La Revue GEM 4/94 sera un numéro spécial portant sur les célébrations du 50e anniversaire! Nous avons besoin de vos articles et photos avant le 15 juillet 1994!

Exercice Atlantic Warrior III

La force totale s'est révélée efficace

Par le lcol Read

Après des mois de planification, de rencontres sur la stratégie, de reconnaissance du secteur d'exercice, de commandes d'équipement, de chargement et de vérifications préliminaires, la Compagnie de maintenance du 30e Bataillon de services était prête à se déployer à la BFC Gagetown pour appuyer la concentration militaire 92 du Secteur de la Milice de l'Atlantique pour l'Exercice Atlantic Warrior III. Le déploiement initial débuta le 17 août 1992 avec l'arrivée, au secteur d'exercice, du groupe précurseur.

La mission était simple: garder en parfait état de fonctionnement tout l'équipement nécessaire au bon déroulement de l'exercice. Une grosse commande! Les techniciens en génie électrique et mécanique de la Compagnie de maintenance sont parvenus à remplir adéquatement leur mission, à quelques exceptions près.

La Compagnie de maintenance était dirigée par le major Murratte Graves du 31e Bataillon des services de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et le sergent-major de compagnie était l'adjuc Ian Campbell du quartier général du SAFT situé à Halifax. Un total de 147 personnes de tous grades formait la Compagnie; 115 d'entre elles étaient des techniciens de la Réserve provenant des cinq bataillons de services situés à Saint-Jean, Moncton, Halifax, Sydney et St-John's. Les 32 personnes qui constituaient l'élément de la Force régulière provenaient du SSR et du SSM des diverses unités des quatre provinces de l'Atlantique, de la section de maintenance de la BFC Gagetown et du peloton de maintenance du 2 RCR de Gagetown. L'intégration totale des membres de la Réserve et de la Force régulière au sein de la Compagnie s'est révélée fort efficace et il fut prouvé qu'avec un peu d'efforts de la part des deux éléments, le concept de la Force totale peut fonctionner et fonctionne réellement.

Avant même que quiconque ne traverse la ligne de départ, les techniciens en maintenance étaient déjà occupés jour et nuit. Pendant toute la durée du déploiement, la Compagnie de maintenance a récupéré 63 véhicules dont 19 VBP/Bison et répondu à 44 appels d'aide pour d'autres types d'équipement. De plus, 247 tâches, y compris des réparations de première et de deuxième ligne, furent effectuées sur divers MMS. Le peloton des véhicules n'était pas le seul à être occupé, le peloton du matériel auxiliaire a effectué 121 réparations sur de nombreuses pièces d'équipement et 37 armes/SCT devaient être entretenus. La compagnie pouvait compter sur les ressources suivantes:

- 5 VLLR et 3 remorqueuses M62;
- 5 trousses de réparation;
- 1 EMR (Bison)
- 2 VBLR;
- 1 EMR motorisée de SCT (deuxième ligne);
- 2 EMR - réparation de radar;
- 1 EMR - SCT;
- 2 EMR - armes légères;
- 1 EMR - armes lourdes;
- 1 véhicule spécialement équipé PC/-bureau de contrôle;
- VLMR avec grue HIAB.

Cet exercice était l'occasion d'une formation sans pareille. Tous les membres du personnel ont tiré profit des diverses tâches accomplies dans un environnement de campagne et toutes les compétences des soldats, tant tactiques que techniques, ont été mises à l'épreuve. Un groupe de réparation avancé (GRA) fut déployé à 30 kilomètres à l'avant pour une partie de l'exercice. Les quelques nouveaux soldats vécurent leur première expérience du travail rigoureux que doit effectuer une Unité des services de soutien au combat. Ils ont appris vite.

De plus, les membres du SMA profitaient de cet exercice pour déployer pour la première fois les nouvelles remorqueuses VLLR. Ils ont reçu un excellent entraînement et ont pu identifier quelques difficultés initiales qui n'avaient pas été prévues. Dans l'ensemble, les remorqueuses VLLR ont fourni un bon rendement et remplaceront avec bonheur les vieilles M62.

Une journée fut réservée à l'intention des employeurs civils et des autres parties intéressées afin que ces derniers puissent voir ce que fait un soldat de l'armée de Réserve et juger de l'utilité de l'entraînement militaire à temps partiel. Tant les militaires que les civils ont quitté les lieux en comprenant mieux le point de vue de l'autre.

En conclusion, les efforts combinés de la Force régulière et de la Réserve se sont révélés efficaces. On a identifié certaines lacunes qui seront analysées par les unités concernées et l'état-major du quartier général au cours des prochains mois; cela aidera la Compagnie de maintenance du 30e Bataillon des services à accomplir les prochaines missions qui lui seront confiées.

CIVES AC PRAESERTIMMILITES.

Concours d'histoires drôles

Comme nous l'avions mentionné dans le dernier numéro du Journal du GEM (numéro 2/93), les rédacteurs en chef ont décidé d'offrir à l'auteur de l'histoire à caractère militaire la plus drôle un prix provenant de la boutique du GEM et dont la valeur reste à déterminer. Vous avez probablement tous été témoins, au cours de votre carrière militaire, d'un fait cocasse qui a provoqué l'hilarité générale et nous voulons le connaître! Les récits doivent être de bon goût, sans être trop irrévérencieux. Ils doivent parvenir à l'OEM GEM, au QGDN, avant le 1er mai 1994. Le récit gagnant sera publié dans le troisième numéro de 1994 du Journal du GEM. Sortez vos stylos ou vos ordinateurs!

Soutien logistique intégré (SLI)

"Une façon intelligente de travailler"

Par le major JVJD Boisvert(à la retraite)

De nos jours, on entend très souvent dans nos conversations les termes SLI (soutien logistique intégré), ASL (analyse du soutien logistique), RASL (registre de l'analyse du soutien logistique). De quoi parle-t-on au juste? Ces abréviations font maintenant parti de notre jargon technique mais qu'y a-t-il de nouveau? Plusieurs personnes utilisent ces termes de façon interchangeable et dans plus d'un cas ceci porte à confusion. J'aimerais donc dans cet article essayer de rendre les choses un peu plus claires et de voir, si le SLI est réellement quelque chose de nouveau ou simplement une façon plus intelligente d'accomplir notre tâche.

Il faut d'abord s'entendre sur la définition de certains termes dans le domaine. Les différentes publications sur le sujet, de même que les documents de politiques et procédures publiés par ce quartier général et ceux d'autres pays nous suggèrent une foule de définitions. Entendons-nous pour utiliser celle qui suit:

> **Soutien logistique intégré:** est une approche uniforme et itérative qui nous permet d'encadrer les activités de planification, finance et contrôle afin de s'assurer que l'utilisateur aura entre ses mains, non seulement une pièce d'équipement qui répond aux exigences techniques mais qui par le fait même peut être soutenue rapidement et économiquement durant toute sa vie utile.

Si l'on compare ma définition à celles contenues dans les livres de références (principalement des E.U.), on peut sentir immédiatement une certaine nuance. En effet, cette définition suggère que le SLI est valable pour toute la vie utile de l'équipement et non pas strictement durant l'étape acquisition. Un autre aspect, qui lui ne fait pas parti de la définition mais est sous-entendu dans le terme lui-même, est le côté "intégration". Dans le concept de SLI, on veut accomplir l'intégration entre le soutien logistique et l'équipement à sa phase de conceptualisation. De plus, l'intégration doit s'effectuer entre les différents éléments du SLI que nous discuterons plus tard.

TYPE DE PROJET	ACTIVITÉS DU SLI
Développement complet	1. Les aspects du soutien doivent influencer le concept; 2. La détermination des besoins de soutien; et 3. L'obtention du soutien requis comprenant les données nécessaires.
Équipement déjà sur le marché requérant un minimum d'intégration au niveau des sous-systèmes	1. Les aspects du soutien doivent influencer l'intégration des sous-systèmes; 2. La détermination des besoins en soutien; et 3. L'obtention du soutien requis comprenant les données nécessaires.
Équipement déjà sur le marché	1. La détermination des besoins en soutien; et 2. L'obtention du soutien requis comprenant les données nécessaires.

Tableau 1

Quand je discute du SLI, j'en parle toujours comme étant la ligne directrice ou le concept global. Si nous respectons cette ligne directrice durant toute la vie utile de l'équipement, nous devrions être capable de remplir sans difficulté notre mission, soit de satisfaire notre client. Le but du SLI est d'obtenir une répartition équitable entre la capacité de soutien et le coût du cycle de vie. Pour atteindre cet objectif, l'emphase sera mise sur certaines activités dépendante de l'étape du cycle de vie de l'équipement et parfois à l'intérieur d'une même étape. A titre d'exemple, on peut prendre l'étape acquisition. Les activités maîtresses du SLI peuvent prendre une importance différente selon le type de projet auquel on fait face. (voir le tableau 1)

Cependant, l'emphase durant l'étape utilisation sera différente. On se concentrera sur une gestion efficiente et efficace de ressources logistiques de façon à fournir le bon type de support au bon moment et à la bonne place.

Comme je l'ai déjà exprimé, la ligne directrice du SLI englobe plusieurs éléments qui interagissent entre eux, ils sont (illustration 1):

Planification de la maintenance. Ceci comprend toutes les activités nécessaires pour déterminer les mesures et le soutien nécessaire pour supporter l'équipement, le développement d'un concept de maintenance, l'accomplissement d'une analyse du soutien logistique incluant l'identification des tâches de maintenance, établissement de critères précis de durée et d'ampleur des tâches, le matériel requis incluant les besoins en matériel de servitude interne et externe, les mesures et le soutien pour assurer la capacité opérationnelle prévue et l'identification et la redistribution des ressources en fin de vie;

Equipement d'essai relatif au soutieu. Tous les outils , les instruments de mesure et d'étalonnage, le matériel d'essai, les appareils automatiques d'essai, le matériel de servitude interne et l'équipement de manutention nécessaires pour effectuer les tâches de réparations préventives et correctives à chacun des niveaux de maintenance;

Soutien de l'approvisionnement. Le soutien de l'approvisionnement comporte le soutien initial, l'acquisition, la distribution, le réapprovisionnement et le contrôle des pièces de rechange et du matériel connexe afin

d'assurer la disponibilité du matériel nécessaire en quantité suffisante au bon endroit et au bon moment;

Emballage, manutention, entreposage. Cet élément désigne les besoins, les ressources et les méthodes nécessaires pour s'assurer que le système et tous les équipements et articles de soutien sont stockés, conservés, emballés et maniés de façon appropriée;

Transport. Cet élément désigne les modes de transport, les limites et restrictions concernant le transport de tous les articles compris dans le système;

Données techniques. Les données techniques sont les renseignements nécessaires pour traduire les besoins en système et équipement en éléments techniques et logistiques. Elles sont nécessaires pour exploiter et maintenir l'équipement dans l'état de préparation prescrit. Les donnés techniques comportent les données de recherche et de l'ingénierie, les dessins techniques et les listes connexes, les devis, les normes, les organigrammes d'analyse, les guides, les rapports techniques, la désignation des articles de catalogue et les renseignements connexes. Ces données peuvent aussi comporter la documentation des logiciels tel que des représentations graphiques, les manuels de programmation et d'utilisation et des listages d'ordinateur;

Le génie des installations et de la construction. Cet élément comprend l'identification, la planification et la mise en opération des plans reliés aux besoins en construction et installations requis pour supporter l'opération, la maintenance et la formation du système;

Le personnel. On détermine les besoins en main d'oeuvre et on affecte le personnel de façon à répondre aux besoins pour la durée de vie de l'équipement. Les besoins sont basés sur les éléments du SLI et sont déterminés selon le moyen le plus efficace et rentable de réaliser la mission;

La formation et le matériel didactique. Cet élément désigne les besoins qualitatifs et quantitatifs en formation du personnel d'exploitation et de soutien pendant toute la durée de vie du système. Il désigne les besoins en instructeurs, en développement, fourniture (incluant maquette,simulateurs, logiciels etc...) et soutien du matériel de formation;

Le soutien des ressources informatiques. Ceci comprend l'identification, la planification et l'implantation des plans, reliés aux besoins en ordinateur et communication, requis pour la mission et le soutien logistique. Ceci n'inclut pas les ordinateurs et les moyens de communication intégral au système. Ces ressources comprennent les installations, le matériel, les logiciels et la main-d'oeuvre;

Les fonds affectés aux ressources de soutien logistique. Ceci comprend la planification, la budgétisation et le financement requis pour le soutien des éléments du SLI incluant: la détermination préalable du financement du soutien logistique nécessaire; la mise à jour régulière des besoins en financement à mesure qu'ils évoluent; et l'affectation des fonds disponibles des programmes à chaque élément du SLI; et

Les renseignements sur la gestion du soutien logistique. Cet élément comprend tous les renseignements recueillis pour les gestionnaires du SLI du MDN, ainsi que ceux utilisés en vue de la planification et de l'acquisition des autres éléments du SLI. Une des principales sources de renseignements est le résultat de l'analyse du soutien logistique (ASL). Il existe d'autres sources de renseignements fournissant des données comparatives sur les systèmes, des renseignements sur les coûts, les échéanciers, et le contrôle de la gestion du programme qui peuvent être aussi utilisés pour la prise de décision.

Pour ceux qui sont familiers avec les différentes directives du quartier général de la défense au sujet du SLI, vous avez dû remarquer que l'assurance de la qualité (AQ) ne fait pas partie de la liste des éléments du SLI. En effet, l'auteur ne considère pas l'assurance de qualité comme partie intégrante du SLI mais plutôt de l'ingénierie du système.

En bref, le SLI est la ligne directrice qui guide notre façon d'agir en ce qui a trait au soutien de l'équipement. Qu'y a-t-il de nouveau ? Tout d'abord, il faut réaliser que l'aspect soutien n'est plus quelque chose que l'on considère en dernier lieu. Le côté logistique fait partie intégrante de la performance du système d'arme. L'aspect soutien doit donc être considéré très tôt durant la conception afin d'influencer la configuration finale de l'équipement. De plus, le SLI nous oblige non seulement à prendre en considération tous les éléments de soutien en rapport avec le système à supporter, mais aussi la relation entre chacun des éléments du SLI.

Il nous reste donc à parler de l'analyse de soutien logistique (ASL) et du registre d'analyse de soutien logistique (RASL), quelles sont leurs contributions?

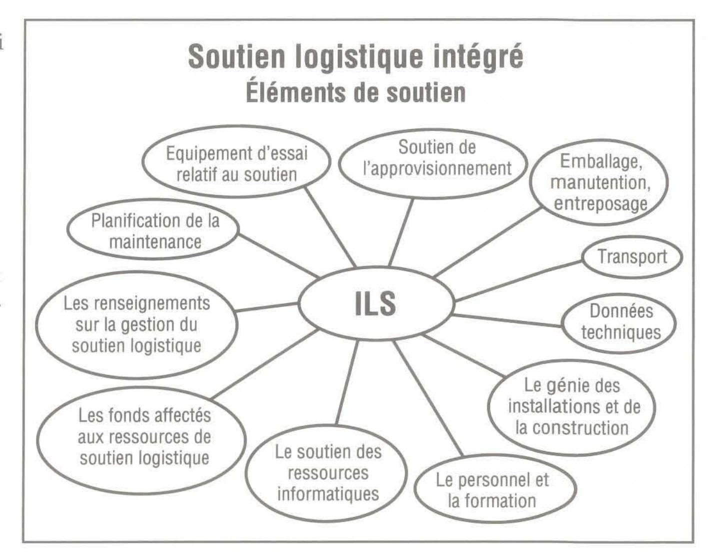


Figure 1

Malheureusement, on a tendance à utiliser ces deux termes de façon interchangeable ce qui porte à confusion. De façon plutôt simple, on peut faire la différence entre les deux comme suit: ASL est l'outil ou l'ensemble des outils utilisés pour atteindre l'objectif du SLI alors que le RASL est un sous-ensemble de toute la documentation générée par le processus ASL. Définissons tout d'abord le terme ASL:

> **Analyse de support logistique:** est l'intégration et l'application d'un nombre de techniques analytiques afin de définir et d'optimiser (autant que possible) les exigences logistiques d'un système d'armes.

Dans un projet de développement complet, l'équipement devrait être conçu de façon à faciliter l'aspect soutien. Il est donc primordial d'impliquer le coté logistique aussitôt que possible dans le processus.

Une façon d'approcher ce problème est d'établir dès le départ un concept de maintenance. À partir de là, la conception de l'équipement doit suivre ce concept, c'est-à-dire: suivre les niveaux de maintenance qui ont été identifiés, utiliser autant que possible l'expertise technique déjà disponible et suivre l'approche concernant les appareils de servitude et d'essai. Les exigences logistiques (tel que le temps de réparation, la fréquence de remplacement etc...) doivent être distribuées de façon logique au niveau des sous-systèmes et des assemblages. A mesure que l'on progresse dans la conception de l'équipement, les différentes alternatives sont évaluées et une configuration finale est choisie.

Avec l'aide de l'ASL nous pouvons:

- évaluer les caractéristiques de conception de l'équipement principale en termes d'exigences logistiques;
- évaluer les différentes politiques de réparation disponibles tout en demeurant à l'intérieur des contraintes établies par le concept de maintenance;
- évaluer l'équipement disponible sur le marché en terme de leur lourdeur logistique;
- évaluer les exigences de soutien logistique pour une configuration donnée;
- durant l'étape de vérification et d'essai de même que durant l'étape utilisation, évaluer la performance de l'équipement et du système de soutien; et
- assister à l'évaluation d'actions correctives, incluant une amélioration du produit, modifications de même qu'une utilisation et/ou application différente des ressources logistiques.

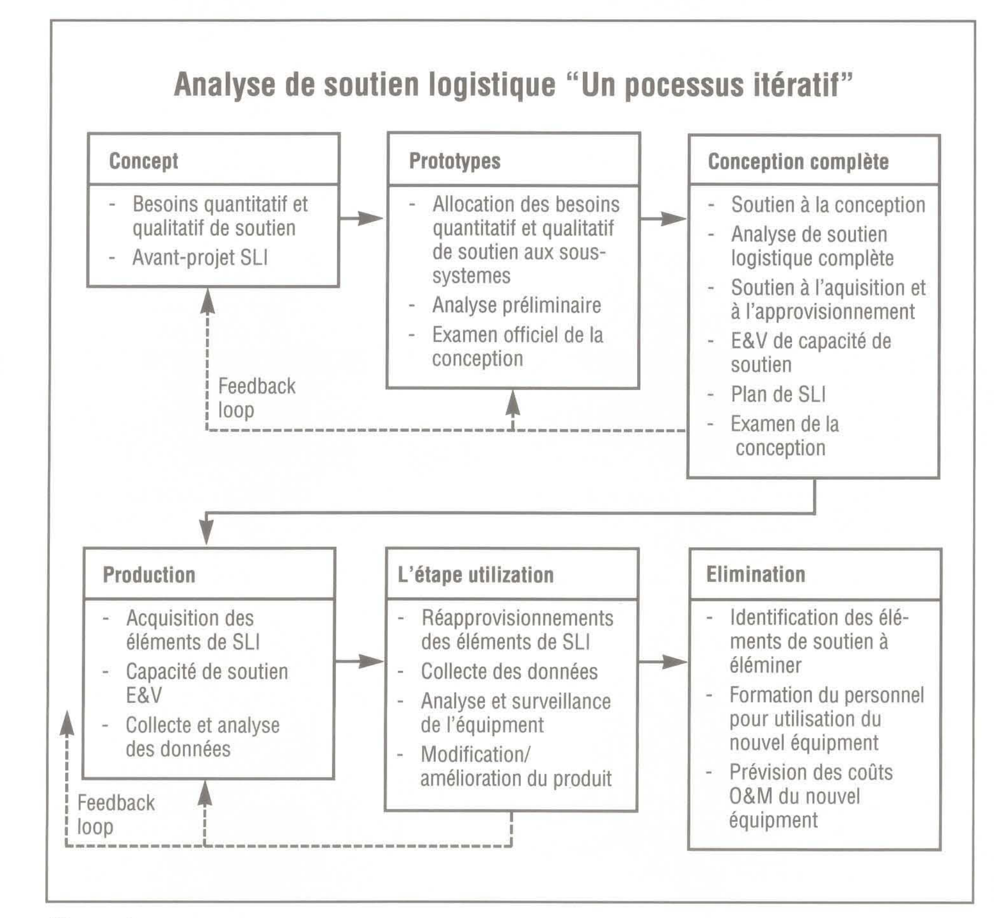


Figure 2

Les activités décrites dans l'illustration 2 font partie intégrale du processus d'ingénierie de système et montre en terme général, l'effort ASL durant les différentes étapes du cycle de vie. Ces activités sont d'une importance primordiale si nous voulons rencontrer les objectifs de soutien.

Une façon simplifiée d'expliquer l'ASL est de regarder les intrants et les extrants de chacun des processus utilisés dans cette analyse. Les éléments suivants peuvent être considérés comme des intrants dans un des processus d'ASL:

- le concept et les exigences opérationnels;
- le concept de maintenance;
- les données de fiabilité et de maintenabilité (F&M);
- les résultats de l'analyse des modes, des effets, et de l'importance critique des défaillances (AMECD);
- les résultats de la maintenance basée sur la fiabilité (MBF);
- l'analyse des tâches de maintenance (ATM);
- les résultats d'analyse de l'ampleur des réparations (AAR);
- les données sur le coût du cycle de vie du matériel (CCVM);

- les résultats d'essais & vérifications (E&V) d'ingénierie et de soutien.

En utilisant ces différents intrants, il est possible d'analyser les différentes alternatives de soutien et de prendre une décision éclairée sur la marche à suivre pour soutenir un équipement donné. Le schéma de l'illustration 3 trace les grandes lignes de ce processus.

Les extrants de ce processus sont les suivants:

- une évaluation quantitative du système en terme de ses exigences de soutien;
- une base de données pour fin d'identification, fourniture et acquisition des éléments de soutien requis par le système; et
- l'information nécessaire pour développer un plan d'implantation du projet (PIP), pour évaluer la performance du système de même que l'ensemble de l'effort de soutien durant la vie utile de l'équipement.

Mais où donc est-ce que le RASL a sa place dans tout ce casse-tête? Avant d'adresser cette question, laissez-moi vous présenter un autre terme que nous n'avons pas rencontré jusqu'ici:

> **Les documents ASL:** Les documents ASL rassemblent toutes les données électroniques ou autres qui ont été générées durant le processus ASL. Les documents ASL peuvent servir à des fins de vérification de toutes les analyses et décisions prises en relation avec les éléments de SLI pour un système donné.

Le RASL est un sous-ensemble des documents ASL et son contenu est régi par le MIL-STD 1388 ou un équivalent national. Le RASL peut être sous la forme d'une base de données ou d'un certain nombre de rapports sur papier. Cela dépendra de la grosseur et de la complexité de l'équipement décrit par le RASL. A l'aide du RASL, nous pouvons suivre de près la performance de l'équipement et du système de soutien. Nous pouvons aussi analyser les effets de certaines modifications sur le système de soutien. La documentation ASL, lorsque maintenu à jour, est un outil de référence incomparable durant l'étape utilisation.

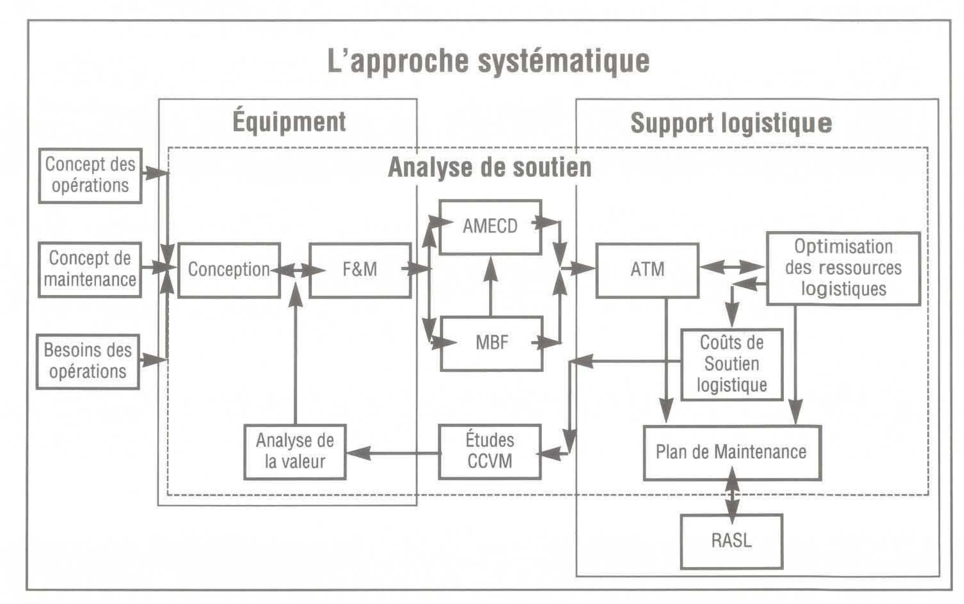
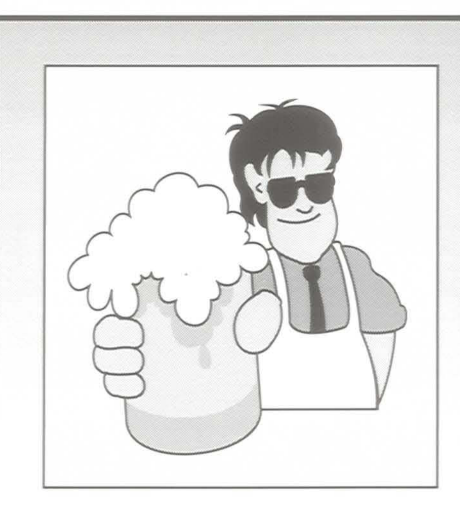


Figure 3

Eh bien! j'espère que j'ai quelque peu éclairé votre lanterne ou du moins éveillé votre curiosité. Souvenez-vous que le SLI est la ligne directrice , l'ASL est le processus analytique et le RASL un sous-ensemble de la documentation ASL. Au MDN, nous commençons à peine à utiliser ces outils. Mais au fur et à mesure, que les gens se familiariseront avec cette approche, que les systèmes informatisés deviendront plus disponibles et faciles d'utilisation, ce charabia de SLI deviendra chose commune comme la calculatrice, le crayon et le papier. Avec les contraintes économiques que nous subissons présentement, les ressources en personnel qui diminuent et les tâches qui ne diminuent pas, si nous pouvons au moins accéder rapidement aux données afin de supporter notre approche décisionnelle, le SLI est définitivement une façon de travailler plus intelligemment.



L'Auberge de l'Artisan (Craftsman Inn) sera le lieux de rencontre par excellence lors de la fin de semaine des célébrations nationales à Borden!

Une journée dans la vie de...

Je suis l'artisan Clipsham et on m'a demandé de raconter ma plus belle journée au RV 92. Je suis affecté au 3PPCLI à la BFC Esquimalt. Avant mon engagement avec le Bataillon, j'étais à l'EGEMFC, à la BFC Borden.

Cette journée-là, j'avais été affecté, avec le cpl Galbraith, au champ de tir 16 en vue de la Concentration de TOW92, une compétition à laquelle participaient toutes les unités de la Division équipées de TOW. À titre d'électro-mécanicien, j'aidais le cpl Galbraith à effectuer les vérifications préalables au tir des systèmes TOW utilisés par le 3 PPCLI afin de les préparer au tir de la journée. Ensuite, nous avons offert notre aide à d'autres bataillons afin que tous les systèmes soient prêts pour la journée. Tous les techniciens en systèmes de conduite du tir ont uni leurs efforts pour s'assurer que le nombre maximal de systèmes soient en bon état et prêts à tirer.

Juste avant le départ de chaque groupe du point de munitions vers le champ de tir, on a demandé à plusieurs des techniciens en SCT d'installer, sous la supervision de l'O Maint, l'adjudant Boisjoli, une caméra vidéo à travers le dispositif de visée. Il s'agit essentiellement d'une caméra vidéo qui enregistre toutes les images produites par le viseur de nuit du système TOW. Les unités peuvent ensuite utiliser cette information pour évaluer le rendement du système de missiles et de l'artilleur.

J'ai également eu l'occasion de participer à un parcours de tir réel avec le R22eR. Trois TTB, tous équipés de TOW, participaient à l'exercice. Un seul TTB a tiré, les équipages des deux autres chars ont agi à titre d'observateurs.

Après avoir quitté le point de munitions, nous avons engagé les objectifs ennemis avec des armes de calibre 0,50, mais nous avons dû nous replier lorsque nous avons été pris sous le tir de l'artillerie ennemie. À ce moment-là, nous avons encerclé les objectifs ennemis par l'arrière et nous nous sommes préparés à les engager avec le missile TOW. Une fois les objectifs acquis, l'équipe a lancé deux missiles qui ont tous deux touché leur but. Tout l'exercice, depuis notre arrivée au champ de tir jusqu'à la destruction des objectifs, a duré à peine cinq minutes. C'est un excellent résultat compte tenu que je suivais l'équipe à titre d'observateur supplémentaire.

Toute la journée s'est déroulée sans anicroche, à part un raté provoqué par un missile défectueux qui fut rapidement retiré du champ de tir. À la fin de la journée, nous sommes retournés au bivouac et à nos activités quotidiennes qui consistaient à assurer l'entretien de la génératrice, des câbles de campagne et des autres appareils électriques.

La Concentration de TOW fut un franc succès grâce à l'excellente coopération des techniciens de la Division. Voilà qui conclut la merveilleuse journée d'un électromécanicien au RV 92.

Célébrations du 50e anniversaire - Mise à jour

Les techniciens du GEM possèdent des compétences qui les distinguent des autres membres de notre société. Certes, leurs tâches ressemblent beaucoup à celles de l'atelier qui répare votre voiture ou votre téléviseur. Ce qui les différencie, ce sont les circonstances dans lesquelles ils accomplissent leur travail et les moyens qu'ils emploient.

Nos techniciens sont différents — et certains plus que d'autres, d'après les TSCT! Ce qui distingue nos techniciens de leurs homologues civils, ce n'est pas leur apparence mais leur façon de penser. Ils n'ont pas le choix! Est-ce que le technicien civil de votre localité pourrait réparer votre téléviseur vieux de 20 ans dans l'obscurité totale, à 35 degrés Celsius au-dessous ou au-dessus de zéro, sans pièces de rechange étant donné l'âge de l'appareil? Est-ce qu'un technicien civil serait prêt à travailler de longues heures, séparé de sa famille pendant des mois, dans une chaleur suffocante ou un froid glacial, dans un environnement préjudiciable à sa santé à bien des égards? Vous vous demandez sans doute ce qui les motive. Nous savons déjà que ce n'est pas l'argent. Chaque technicien a ses propres raisons. Ce qui est remarquable, c'est que ces militaires compétents et dévoués offrent des services exceptionnels depuis la formation du CRCGEM il y a déjà 50 ans.

Les célébrations du cinquantenaire ont déjà commencé. Cet anniversaire sera marqué par des activités et des événements spéciaux tout au long de l'année. Les idées et les initiatives que des individus et des groupes ont avancées dès 1987 sont devenues des projets d'anniversaire. Les paragraphes qui suivent donnent une vue d'ensemble de ce qui vous attend.

Expositions du Musée canadien de la guerre

Le Musée canadien de la guerre (MCG) exposera du matériel GEM datant de diverses époques, depuis la Seconde Guerre mondiale jusqu'à l'ère moderne, et représentant les quatre métiers actuels. Il fera ressortir l'envergure des responsabilités du personnel GEM dans le cadre de la Seconde Guerre mondiale, des opérations des Nations Unies et des activités du temps de paix.

Le public pourra visiter l'exposition, qui sera aménagée dans la cour avant du MCG, durant les heures normales d'ouverture du musée, du 10 juin au 5 septembre 1994. Plus d'une centaine de dignitaires ont été invités à la cérémonie d'ouverture prévue pour le 10 juin 1994.

Équipe technique spécialisée

Cette équipe a pour mission de montrer au grand public une toute petite partie des compétences techniques du Corps. Elle se composera de sept techniciens de la Régulière et de la Réserve, chacun des quatre métiers GEM actuels étant représenté. L'équipe sera dirigée par un officier qui assumera les fonctions propres à sa charge, tandis que les techniciens exécuteront les travaux techniques.

L'équipe démontrera nos compétences techniques en démontant, puis en rassemblant une jeep M38 «légèrement» modifiée(par les services d'entretien de la BFC Gagetown), véhicule longtemps utilisé par le Corps. Ce n'est pas la première fois qu'on démonte et rassemble ainsi une jeep en toute vitesse. En fait, il serait intéressant de connaître le record canadien pour cette activité, qui prend bien moins de deux minutes.

Selon les plans actuels, l'équipe devrait se réunir à l'EGEMFC à Borden en avril 1994 pour se familiariser avec la jeep, qui est probablement deux fois plus vieille que la plupart des techniciens. Après un programme intensif de formation et de préparation à l'école, l'équipe entreprendra une tournée de deux mois dans tout le Canada. Le QGDN a déjà reçu de nombreuses demandes de groupes qui voudraient que l'équipe participe à divers événements spéciaux tels que des opérations portes ouvertes, des spectacles aériens ainsi que des expositions nationales ou locales.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'équipe ou sur la date des démonstrations, veuillez communiquer avec le DVGM 2, au (613) 997-9579.



Les services d'entretien de la BFC Gagetown ont apporté des modifications «mineures» à la jeep M 38A1. Sur la photo on peut voir M. Tom Nickerson (TEC MAT retraité), qui a supervisé le projet; le sgt JAP Bigras (411), qui a effectué les travaux électriques et mécaniques; et le cpl SR Clark (441), qui a exécuté 80 p. 100 des travaux requis pour préparer la jeep.

Livre souvenir

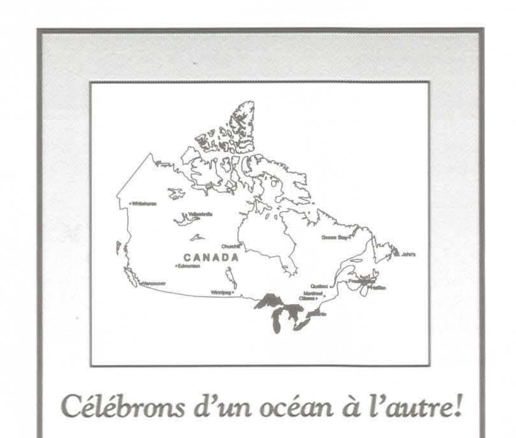
Le livre souvenir comprendra des articles et des photos illustrant l'histoire du CRCGEM et de nombreuses unités actuelles de la branche du GEM. Ce document détaillé aura plus de 100 pages de photos et de textes bilingues. Chacun des membres du GEM, y compris les miliciens et les cadets du GEM/CRCGEM, et chaque cotisant au fonds fiduciaire du monument commémoratif du GEM en recevra un exemplaire gratuit. En outre, quelque 2100 exemplaires plus 200 livres à couverture rigide seront vendus par l'entremise du magasin de fourniment du GEM.

Pli commémoratif

Les plans n'étant pas finalisés au moment d'écrire ces lignes, le produit final pourrait ne pas correspondre exactement à la description qui suit. Les couleurs du GEM paraîtront sur le devant de l'enveloppe, tandis qu'une scène des Nations Unies figurera au verso; un encart sur l'histoire de la branche sera inséré dans l'enveloppe. Cette édition limitée et numérotée sera disponible au magasin de fourniment du GEM après le 15 mai 1994. Elle devrait porter le timbre de la série guerre de campagne, édition 1943. Postes Canada concevra également un tampon d'oblitération marquant le cinquantenaire du CRCGEM et daté du 15 mai 1994. Ce pli deviendra sans doute un article de collection très Prisé.

Oeuvre d'art commémorative

M. Jeff Jamieson a été commissionné pour produire quatre tableaux représentant les métiers de la branche du GEM. Nous comptons reproduire ces oeuvres pour des ensembles de gravures et une série numérotée limitée de collection. Ces articles seront




La préparation de la jeep a nécessité environ 400 heures de travail, l'équipe ayant bénéficié des conseils en design du capitaine Jacques Cloutier et de l'adjum Yvon Laverdière. Malgré la forte dose d'improvisation dont elle a dû faire preuve lors des travaux de fabrication, "l'équipe technique spécialisée" dirigée par M. Nickerson a obtenu des résultats spectaculaires.

mis en vente au magasin de fourniment du GEM dès le mois de mai 1994.

Remise à neuf d'un camion-atelier de type M

Le 202 Dépôt d'ateliers est en train de remettre à neuf un camion-atelier Diamond T de type M qui date de la Seconde Guerre mondiale. Le véhicule, restauré et remis en état opérationnel, constituera une des principales attractions à l'exposition du Musée canadien de la guerre.

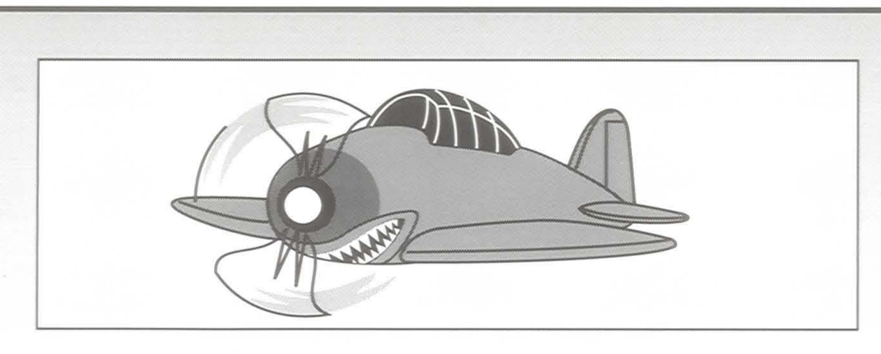
Monument commémoratif du GEM

Ce monument marquera les cinquante années d'existence du CRCGEM, de ses prédécesseurs et de ses successeurs, qui fournissent des services de génie électrique et mécanique aux Forces canadiennes. Le monument, qui est en voie de construction à l'École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes (EGEMFC), à la BFC Borden, en Ontario, sera inauguré le 15 mai 1994 durant le week-end de célébration nationale. Les cotisants au fonds fiduciaire du monument pourront, dès le 13 mai 1994, s'assurer que leur nom est gravé sur un des quatre murs de granite érigés à cette fin. Bien sûr, la partie centrale du monument sera couverte jusqu'à l'inauguration prévue pour le 15 mai 1994 à 14 h. Le monument deviendra sans doute un symbole de ralliement national pour la grande famille du GEM.

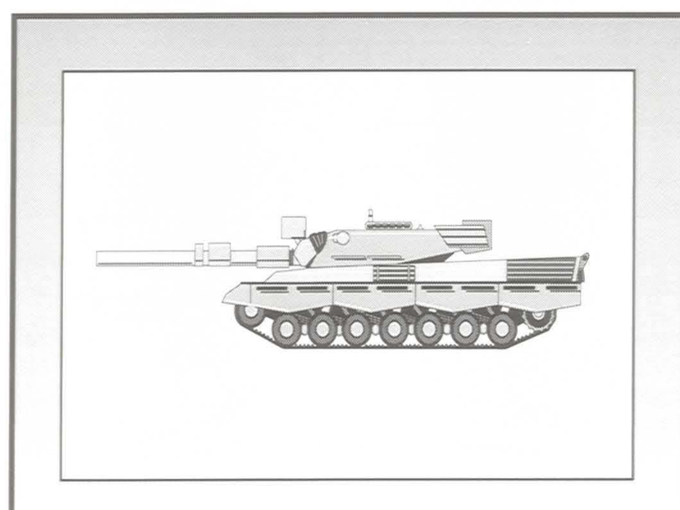
Week-end de célébration nationale du GEM

Un événement marquant du cinquantenaire sera le week-end de célébration nationale qui aura lieu à la BFC Borden du 13 au 15 mai 1994. Ce week-end de trois jours, qui commencera par un défilé le vendredi soir, sera rempli d'activités telles qu'une compétition de tir, une exposition de matériel, une volksmarch, un bal pour officiers et sous-officiers supérieurs, une danse tous grades, ainsi que l'inauguration du monument commémoratif du GEM. Le commandant de l'EGEMFC a rédigé une lettre d'information qui explique en détail les activités du week-end. La lettre a fait l'objet d'une grande diffusion mais, si vous ne l'avez pas vue, vous n'avez qu'à en demander une copie à votre surveillant. Votre salle des rapports devrait également en avoir une copie.

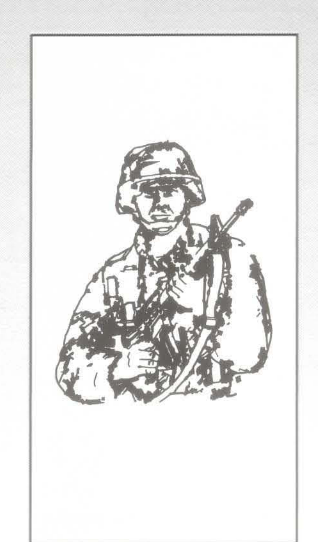
Le calendrier des événements reproduit ci-après résume la plupart des activités prévues dans tout le Canada et à la BFC Lahr, en Allemagne, pour marquer le cinquantenaire du CRCGEM. Comme certaines des informations fournies seront sans doute modifiées, le calendrier sera mis à jour au besoin dans le prochain numéro du journal.


Il est évident qu'on s'amusera lors des célébrations du 50e anniversaire!

CÉLÉBRATIONS DU 50e ANNIVERSAIRE DU GEMRC - CALENDRIER D'ACTIVITÉS			
DATE	**ACTIVITÉS / ENDROIT**	**PARTICIPATION DE DIGNITAIRE**	**CONTACT / REMARQUES**
13 jan 94	Gagetown - Dîner régimentaire de la région de l'atlantique - Réunion d'information pour tout le personnel GEM dans l'après midi, suivi des dîners régimentaires des officiers et sous-officiers dans la soirée	DGGTM et l'Adjuc S	Capt St Denis 432-2766(RCC) (506)422-2766
20 jan 94	OTTAWA conférence de l'association de la défense du Canada - Dîner d'anniversaire de l'association du GEMT	SMAA (Mat), DGGTM et le col cmdt	Maj Espenant 847-7270(RCC) (613)997-7270 Lcol Brown (Retraité) (613)
28-30 jan 94	Tournoi de curling GEM FC Europe		Adj Spencer 011497821209661
10-14 fev 94	Tournoi de curling de la région de l'ouest - Penhold Alberta	DGGTM et l'Adjuc S	Maj Dubé 530-4010(RCC) (403)973-4010
11-21 fev 94	Toronto - Salon d'automobile		Maj Wu 827-4764(RCC) (416)633-4764
10 fev 94	Edmonton - Cérémonie d'ouverture de la législature de la Province de l'Alberta (Parade d'honneur 100 membres du GEM)		Maj Dubé 530-4010(RCC) (403)973-4010
3-6 mar 94	Petawawa - Tournoi de curling 100 équipes du GEM	DGGTM, Col Cmdt et l'Adjuc S	Adj Froment 677-5655(RCC) (613)588-5655

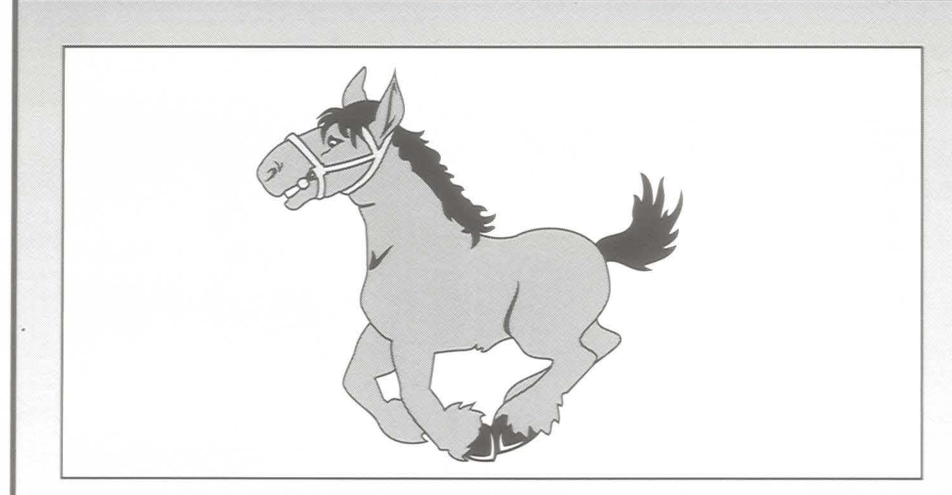


Vous serez fiers d'avoir participé aux célébrations du 50e anniversaire!



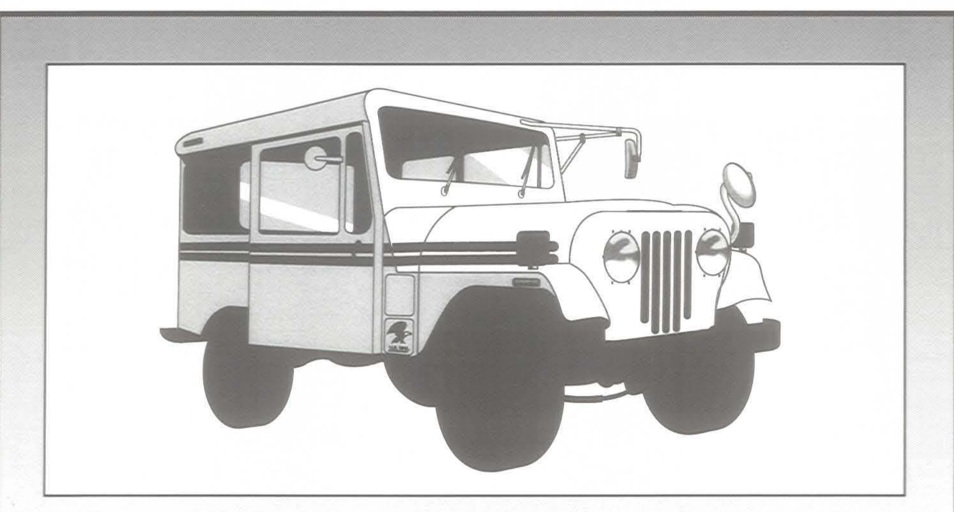
Du point de départ, l'équipe de compétition d'Ottawa disparaîtra rapidement à l'horizon! « Venez nous voir surpasser toutes les autres équipes d'habiletés au maniement des armes » lors de la fin semaine des célébrations du 50e anniversaire à la BFC Borden.

17-20 mar 94	Gagetown - Tournoi de curling GEM de la région atlantique	Col Cmdt	Capt St Denis	432-2766(RCC) (506)422-2766
4 mar 94	FC Europe - Tournoi de ballon-balai GEM		Sgt Godbout	011497821209393
15-17 avr 94	FC Europe - fin de semaine du 50e anniversaire GEMRC (15 parade, 16 journée sportive, danse pour tous et le 17 journée familiale / randonnée pédestre)	DGGTM	Adj Haines	011497821209393
6 mai 94	Gagetown - Parade/journée sportive regroupant le personnel GEM du Nouveau Brunswick	Col cmdt	Capt St Denis	432-2766(RCC) (506)422-2766
6-9 mai 94	BFC Esquimalt - Fin de semaine de célébrations du 50e Anniversaire du GEMRC - Personnel GEM de l'île de Vancouver	Col (Retraité) Code	Maj Rutter	255-0807(CSN) (604)363-0807
11 mai 94	Longue-Pointe, Montréal - Journée sportive et de compétition du 202e Dépôt d'ateliers	Col cmdt	Maj Dubé	621-2438(RCC) (514)252-2438
13 mai 94	St-Jean Terre-Neuve - Parade regroupant le personnel du GEM	(A être annoncer)	Adj Hewlett	568-4652(RCC) (709)570-4652
13 mai 94	Halifax - Parade et journée sportive regroupant le personnel du GEM	(A être annoncer)	Lt Kilfoy	447-4006(RCC) (902)427-4006
13 mai 94	FC Europe - Heure de la bonne humeur en l'honneur du 50e anniversaire du GEMRC		Adj Whitnall	011497821209661



Tous les moyens sont bons pour participer aux activités du 50e anniversaire

13-15 mai 94	BFC Borden - Fin de semaine de célébrations nationales	CEMD + autre invités de marque, SMAA (Mat) DGGTM, col cmdt, tous les colonels du Svc disponible, l'Adjuc S	Capt Peters Adjum Baker	270-2731(RCC) (705)423-2731 270-2250(RCC) (705)423-2250
14 mai 94	Calgary - Journée ouverte et dîner du GEM	Bgén (Retraité) Hanson	Maj Marshall	530-7259(RCC) (402)244-7259
19-20 mai 94	Chilliwack - Parade de dévoilement d'un monument (Wrecker), dîner et danse	Col Brewer	Lt Jose	252-1011(RCC) (604)858-1011 poste 1371
27-28 mai 94	BFC Valcartier - Fin de semaine de célébrations du GEM - 27 mai journée sportive du GEM, 28 mai 5BMC/ Parade et danse du GEM	Col Marleau	Capt Fuller	621-5236(RCC) (418)844-5236
27-29 mai 94	Petawawa - Parade, de dévoilement d'un monument, dîner régimentaire, journée sportive et danse pour tous	DGGTM	Adjuc Roy Maj Kobylansky	667-5190(RCC) (613)588-6190 667-5222(RCC) (613)588-6222
29 mai 94	Winnipeg - Parade commémorative des remises de décoration (Participation de toutes les unités/ sous-unités GEM du Manitoba	Col Cmdt	Capt Welton	257-6816(RCC) (204)833-6816
2 jun 94	Ottawa CETT - Journée sportive regroupant le personnel du GEM du RCN	SMAA (Mat et col cmdt)	Maj Wetzel	(613)837-5010



Il est possible de démonter une Jeep en moins de deux minutes. "Vous en doutez? Allez voir l'équipe d'adresse techique à l'œuvre"

3-5 jun 94	Kingston - Célébration annuelle de l'Association du GEMRC, 03 juin parade de citoyenneté d'honneur de la ville de Kingston	SMAA (Mat) DGGTM, Col cmdt, tous les colonels du service disponible et l'Adjuc S	Mr Turcotte (613)546-2355 Maj Moggridge (613)541-5323
10 jun 94	Ottawa - Cérémonie d'ouverture de l'exposition GEM au Musée canadien de la guerre. La durée de l'exposition est du 10 juin au 05 sep 1994	SMAA (Mat), DGGTM, col cmdt, tous les colonels du service et l'Adjuc S	Lcol Sochasky 847-9961(RCC) (613)997-9961 La participation des membres GEM de la région de la capitale nationale (RCN) sera déterminée plus tard
10 jun 94	Ottawa DVEM - dîner et danse (Endroit a être déterminé)	SMAA (Mat) et le col cmdt	Capt Prodaniuk 847-9643(RCC) (613)997-9643 Tous les membres GEM du RCN sont invités
11-12 jun 94	BFC Bagotville - Salon de l'aviation	Col cmdt	Capt Pageau 661-8291(RCC) (418)677-8291
23 jun 94 ou 30 jun 94	BFC Valcartier - Tournoi de golf	DGGTM et le col Nappert	Capt Fuller 621-5236(RCC) (418)844-5236
25-26 jun 94	BFC Trenton - Salon de l'aviation de Quinte (Spectacle aérien)	Col Cmdt	Capt Stewart 827-7283(RCC) (613)392-7283
28 jul 94	Shearwater (Hartlen Point Golf Course) - Tournoi de golf pour le personnel GEM de la région atlantique	Col Campbell	Capt Russell 479-1492(RCC) (902)460-1492
06-17 sep 94	London Ontario - Foire western		Capt Nelson 625-5438(RCC) (519)660-5438
Fin d'août 94	BFC Saint-Jean - Tournoi de balle molle regroupant les équipes GEM d'unités/sous-unités du Québec	Col St-Laurent	Capt Eddy 661-7563(RCC) (514)358-7563
12-23 sep 94	Région Atlantique - Exercice d'entraînement de navigation sur le voilier STV Tuna, entre Halifax et Gagetown		Lcol Morrison 447-7462(RCC) (902)427-7462
29 sep 94	Montréal Longue Pointe -Célébration annuelle du 202e Dépôt d'ateliers (Journée porte ouverte)	DGGTM et le col cmdt	Maj Dubé 621-2438(RCC) (514)252-2438
11 nov 94	Gagetown - Cérémonie du jour du Souvenir GEM	Col Boucher	Lt St Denis 432-2766(RCC) (506)422-2766
11 nov 94	Kingston - Cérémonie du jour du Souvenir au monument commémoratif GEMRC(RCEME Gates)	DGGTM, col cmdt et tous les colonels du Svc	Adjum Morgan 270-5053(RCC) (613)541-5053
4 dec 94	Chatham - Dîner régimentaire en l'honneur de Sainte Barbara	Col cmdt et l'Adjuc S	Maj Cook 733-5899(RCC) (506)778-5899

Opération Déliverance

Par le capitaine Scott Kennedy

Aujourd'hui, à Mogadiscio, ancienne capitale de la Somalie et base actuelle du quartier général de la Force interarmées du Canada en Somalie, la température atteindra probablement les 40 degrés Celsius habituels. À Belet Uen, base du groupement tactique du Régiment canadien aéroporté depuis Noël de l'an passé, on s'attend à ce que le thermomètre indique jusqu'à 50 degrés Celsius si le ciel ne se couvre pas. Ici, les prévisions météorologiques ne varient guère de jour en jour. Par contre, la situation en Somalie est bien différente de ce qu'elle était à notre arrivée en décembre.

Au milieu du mois de décembre 1992, les premiers éléments de la Force interarmées du Canada en Somalie commencèrent à arriver à Mogadiscio et à Baledogle (voir Figure 1). Les détachements avancés du quartier général de la Force interarmées du Canada et du groupement tactique du Régiment aéroporté canadien se joignaient au personnel du NCSM Preserver qui mouillait déjà à Mogadiscio ainsi qu'à une organisation de transport aérien de la BFC Edmonton. Cette organisation était chargée, dans le cadre de l'OPERATION RELIEF, de transporter, depuis Nairobi, des sacs de grains à bord d'Hercules C-130. Depuis ce temps, la situation a bien changé au sein du pays, tout comme au sein du contingent canadien.

La Force interarmées du Canada s'est accrue jusqu'à son nombre actuel (voir la figure 2). Après avoir appuyé l'opération de façon remarquable, le NCSM Preserver a quitté la Somalie au début du mois de mars afin de se préparer en vue des prochains exercices de l'OTAN. En mars, des éléments du 427e Escadron de la BFC Petawawa formèrent, à Belet Uen, la 93e Escadrille d'hélicoptères. Tout au long des mois de février et de mars, on se consacra à former l'élément d'appui national en Somalie, incluant un détachement à Nairobi, afin de fournir un appui logistique de deuxième ligne aux unités de la Force interarmées du Canada. Même si l'OPERATION RELIEF a pris fin en février, le détachement de transport aérien canadien en Somalie continue d'assurer l'appui en matière de transport aérien. Actuellement, plus de 1 200 Canadiens participent à l'OPERATION DELIVERANCE, sans compter les Canadiens, membres de l'ONUSOM II.

De son côté, la Somalie a subi des changements beaucoup plus percutants que ceux connus par notre contingent. Depuis l'arrivée des forces de coalition de l'UNITAF dirigées par les États-Unis, les régions du sud

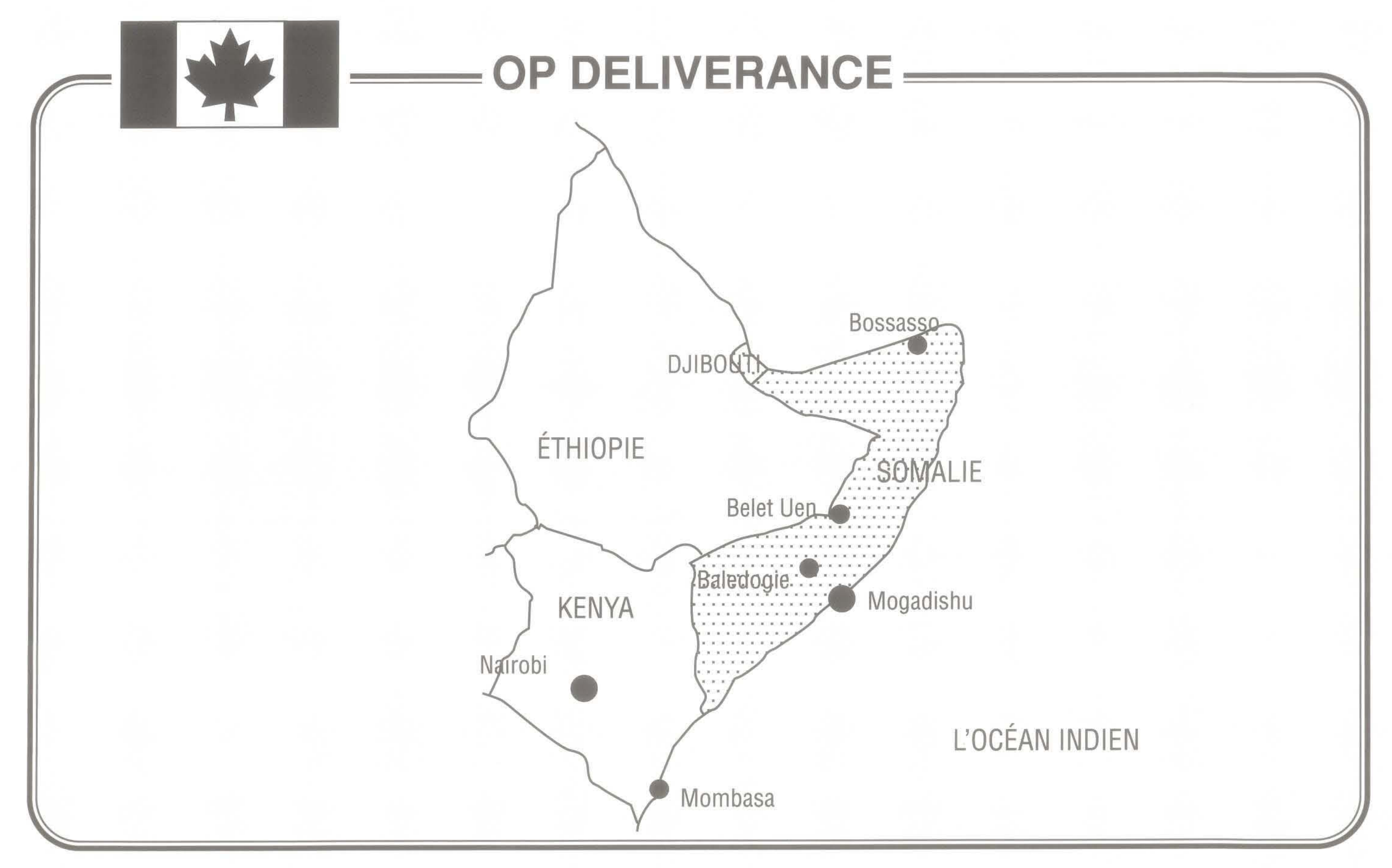


Figure 1

de la Somalie ont pu retrouver une certaine tranquillité. Cela a permis aux diverses organisations humanitaires de poursuivre la distribution des vivres, de donner les soins de santé requis et d'entreprendre la reconstruction des institutions économiques et politiques du pays. Une tâche monumentale! Dans quelques semaines, nous remettrons la direction des opérations aux troupes de l'ONUSOM II, convaincus d'avoir accompli notre mission. Toutefois, il est bien évident qu'il ne s'agit là que d'un début et la route vers le retour de la paix et de la prospérité en Somalie sera encore longue et semée d'embûches.

En dépit des inconvénients liés au climat de la Somalie, comme la chaleur extrême et la poussière, l'opération a été, du point de vue du GEM, un succès retentissant. Au moment de son déploiement, la FICS ne comptait que sur une très petite organisation GEM (figure 3) chargée d'assurer l'entretien d'un large

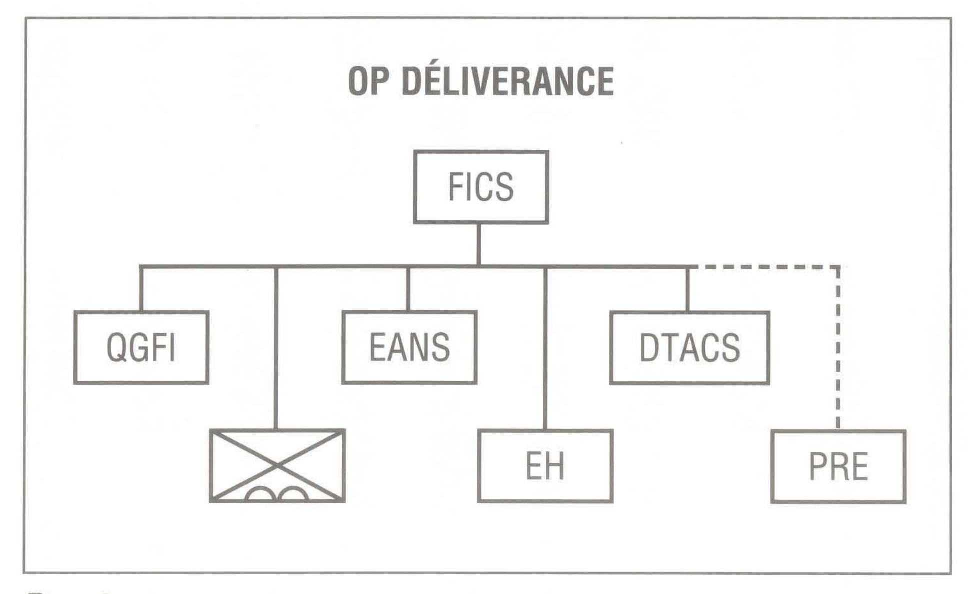


Figure 2



Un VLMR détruit par une tempête alors qu'il était en route vers la Somalie à bord du MS Brasso Star.

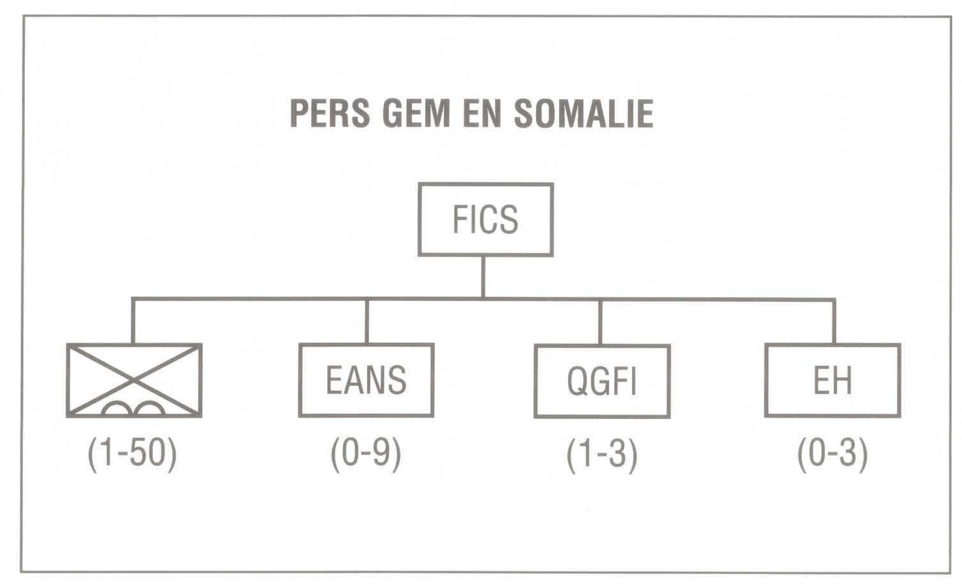


Figure 3



Un tracteur IHC détruit au cours de son transport en mer à bord du Brasso Star. Par la suite, les deux véhicules ont été radiés.

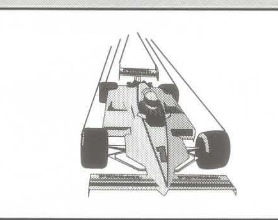
Réunion du camp des cadets de l'Armée à Vernon

La première réunion du camp des cadets de l'Armée à Vernon, C.B. aura lieu du 22 au 24 juillet 1994. Cette réunion était planifiée à l'origine pour l'été 1999, le cinquantieme anniversaire du camp, mais le camp sera fermé cette année. Pour plus d'information, appellez Jeffrey Aitken, président de la réunion, à (604)268-9977, ou écrivez lui à l'addresse suivante: Box 88560, 101-13753 72nd Avenue, Surrey, B.C., V3W 0X1.

"Citation du jour" *du capt Scuka*

Le capitaine Clark Toes, instructeur du cours d'officier du GEM, Phase IV, explique ce qui arrive aux nombreux stagiaires dont "le comportement doit être redressé".

"Puisque l'IC a dit que nous ne pouvions pas les jeter en dehors de l'Armée..., nous les avons emmenés dans le bureau et nous les avons fait réfléchir un peu..."



Dépêchons-nous! Partons en grande pour les célébrations régionales et locales du 50e anniversaire!

Quoi de neuf au SEFT

Par le major D. Martel, G4 maint du SEFT

QUOI DE NEUF, Ce concept de secteur est tout neuf (ou presque), ce QG l'est aussi car nous sommes "opérationnel" depuis le 1 septembre 1992. Nous n'avons pas chômé depuis ce temps dans la "shop" du G4 Maint. Voici une photo des membres de mon équipe de travailleurs acharnés:

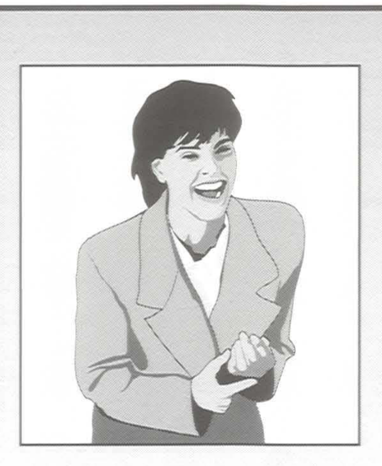


Nous voyons la joyeuse équipe du G4 Maint composée des adj Auger et Smith qui facilitent la tâche du capt Vachon et du maj Martel. Seul manque la présence imposante de l'adjum Boisjoli.

Au sein de ce secteur, nous avons trempé dans plusieurs dossiers tels que la définition de notre structure et division de nos responsabilités; la structure et composition du peloton de maintenance du bataillon d'infanterie 10/90; le suivi de OP CAVALIER, l'évaluation de nos besoins en entraînement et l'élaboration d'un plan global de maintenance au niveau de secteur. C'est sur ce dernier sujet dont je vais vous entretenir plus longuement.

Avec le programme de réduction des forces canadiennes et le retour des équipements de l'Europe, il nous faut développer une autre approche pour maintenir en bonne condition opérationnelle cet accroissement de véhicules et pièces majeures. La Milice est une ressource disponible partiellement qualifiée et qui veut contribuer. Un plan de maintenance global fut initié impliquant les différents intervenants de la Milice et de la régulière. Le but à moyen terme de ce plan est de rendre les districts de la Milice autosuffisants en terme de prestation des services de maintenance en lui attribuant une mission de support, mission qui est normalement alloué aux bases de soutien selon les OOFC. Nous avons développé une approche graduelle par laquelle nous allouons présentement la responsabilité au 51ième et 55ième de faire la première ligne sur les véhicules de certaines unités internes à leur district respectif. Les sections de maintenance des bases continuent à pourvoir au soutien aux autres unités ainsi que le support que les bons de services - Milice ne peuvent fournir dû à un manque d'expertise. Les unités de la Milice qui ont des techniciens 411 ou 421 fourniront ces derniers pour augmenter le bassin de techniciens disponibles aux bons des services impliqués dans ce plan de production. Ceci permet à ces techniciens de raffiner leurs connaissances et habiletés techniques ou poursuivre leur entraînement NQ4. L'unité ainsi aura dans un avenir rapproché une expertise interne en maintenance. Un mécanisme de transition est défini permettant d'accroître la sphère de responsabilité assignée au bon des services et de diminuer parallèlement celle de la base correspondante.

Ce plan est en soi une première et rendu possible par la bonne volonté et le climat de confiance qui existe entre les divers intervenants tant au niveau des bases de soutien qu'au niveau de la Milice. Ce programme est en marche maintenant et sera réajusté en fonction des problèmes qui seront vécus dans sa mise en place. Il reste bien des points à rectifier tels que la disponibilité des pièces de rechanges, l'obtention des outils de travail et autres. Mais, une chose est certaine, tout peut se régler avec la bonne volonté basée sur une vision d'ensemble où les deux composantes de la force totale sont invitées à participer pleinement en fonctions de leurs capacités et de leurs potentiels démontrés par le passe.



Ce sera quelque chose de GRAND "La fin de semaine des célébrations nationales à Borden les 13, 14 et 15 mai 94".

Réparation de la plaque ventrale du char Léopard

Par l'adj R.E. Maysfield

En octobre 1991, les techniciens des matériaux de la BFC Gagetown ont commencé à réparer onze des chars Léopard appartenant à l'Escadron 6 du RCD et à l'École des blindés. Herr Otto Weltzin, de la firme allemande BLOHM & VOSS AG, et l'adjuc Paul Slominski, de la DMTGM à Ottawa(maintenant DVGM), vinrent faire la démonstration des méthodes de soudage requises pour ce genre de réparation. Ils devaient accomplir et surveiller la réparation des deux premiers chars. Parmi l'audience, il y avait des représentants du 202 Dépôt d'ateliers de Montréal, où les réparations se feront à l'avenir.

La raison de cette réparation majeure provient du craquage des soudures et de l'amincissement de la section du plancher située sous le bloc d'alimentation principal. On considère qu'il est ainsi à cause de l'usage et du type de terrain sur lequel les chars ont opéré au cours des 15 dernières années.

Le premier char fut réparé par Herr Weltzin, alors que l'adjuc Slominski traduisait la séquence de réparation. Puis, tous les deux dirigèrent et supervisèrent la réparation du second char par les techniciens des matériaux de la BFC Gagetown. Les autres chars seront réparés au cours des trois mois qui suivent.

Bien qu'elle ne soit pas complexe, la réparation prend beaucoup de temps, car il est essentiel que la nouvelle plaque soit précisément fixée au plancher. Voici une brève description des procédures:

a. démonter le bloc d'alimentation, les piles à combustible et les couples finals;

b. nettoyer à fond la section du plancher;

c. installer un gabarit pour prendre les mesures à partir de points présélectionnés;

d. enlever le gabarit et utiliser un modèle pour tracer la section du plancher à enlever;

e. démonter les nervures de soutien de chaque côté de la section endommagée;

f. enlever la section endommagée en découpant à l'arc au carbone en deux opérations, la seconde permettant un ajustement de tolérance précis;

g. chanfreiner toute la surface en préparation au soudage;

h. réinstaller le gabarit pour les ajustements au cours du soudage;

i. souder par points la nouvelle plaque et faire une première passe au plafond;

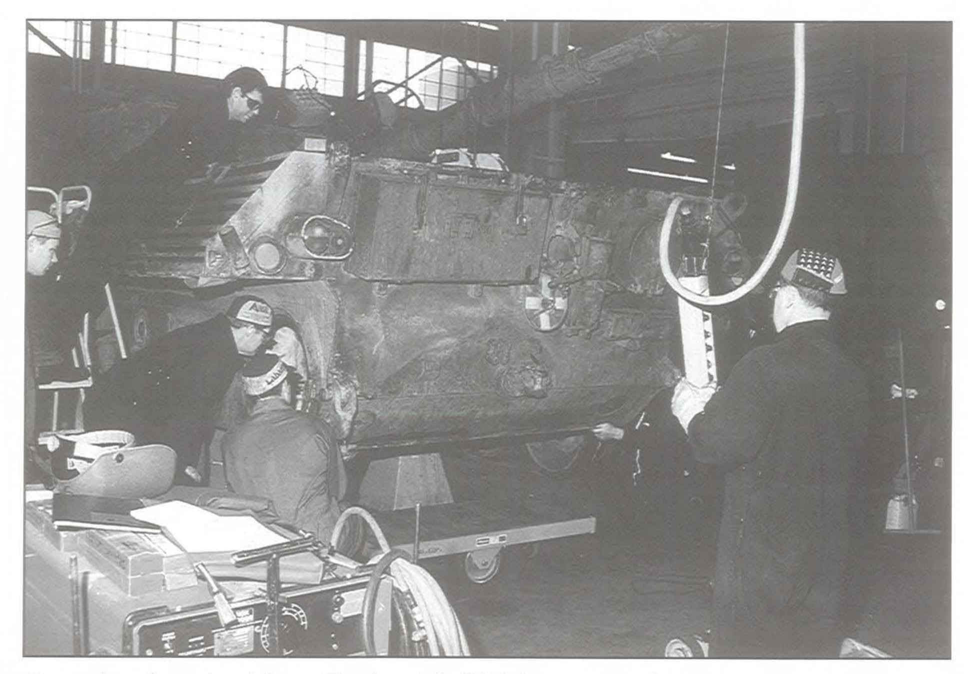
j. compléter le soudage;

k. prendre de nouvelles mesures et comparer pour voir s'il y a eu déplacement au cours du soudage;

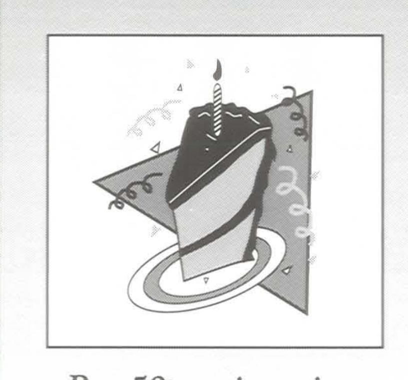
1. boulonner les plats d'usure et remonter l'ensemble.

Voilà un bien bref survol des procédures de réparation. La réparation elle-même exige 3 1/2 jours par char.

Les techniciens des matériaux ont grandement apprécié ce genre de réparation qui se fait réellement au lieu de simplement changer un composant. Cela leur permet de mettre en pratique l'instruction reçue durant le cours 441.02 Soudage de blindage, surtout qu'une grande partie du soudage se fit en positions autre que horizontale. Nous remercions l'adjuc Slominski et Herr Weltzin pour leur expertise dans la mise en oeuvre de cette réparation.



De gauche à droite: le cpl Craig, Escadron 6 du RCD (casque orange);M. Bienvenue, 202 DA (sur le char); l'adjum Bourbonnais, 202 DA (combinaison noire et casque orange); le cplc Kilfoyle, Compagnie de maintenance de la base (combinaison grise);le cpl Dow, compagnie de maintenance de la base (opérant le pont roulant); l'adjuc Slominski, DMTGM (combinaison bleue) et Herr Weltzin (à l'intérieur de la coque)



Bon 50e anniversaire, GEMRC/GEM Ter/GEMT/GEM.

L'équipe gagnante de souque à la corde. A l'avant on remarque le sdt Lafontaine, le sdt Pépin et le cpl Caron tandis qu'à l'arrière on retrouve le sgt Paradis et les taureaux de Petawawa, le cpl Chevrier et le sdt Searle.

Quelle coordination, le sgt Falardeau mène l'équipe du pon AE vers la ligne d'arrivée sous les encouragements du sgt Ouellet.



Une des équipes du GAR au travail. Le sdt Simard donne un coup de main au cplc Avoine le chef d'équipe.



L'équipe de contrôle. A la défense, agenouillés, sdt Currie et cpl Couture. A l'aile gauche, le planificateur l'adj Cloutier. A l'aile droite, le commis aux données le sgt Lessard et finalement au centre, l'adjuc Cliche et le sgt Boulanger.



Notre QM, l'adj Letendre (à droite) s'expose pour la postérité avec les membres de son équipe. Notez les sourires sur le visage du cpl Boilard, du sgt Vaillancourt et du sdt Giroux.



Le cpl Asselin, soucieux de l'entrainement de nos nouveaux techniciens, explique au sdt Guillemette le fonctionnement d'une boite de transfert d'un véhicule 5/4 ton.



Réparation "in situ". Le cplc Champigny, notre spécialiste de Gagetown pour les léopards, s'assure que son coéquipier respecte les normes de réparation d'une transmission de léopard.

textile en a eu plein le dos, réparant des toiles de modulaires, fabricant des pochettes pour diverses unités et la plus importante de tous, cousant les épaulettes sur les chemises de combat des nouveaux promus pour le moral de la troupe.

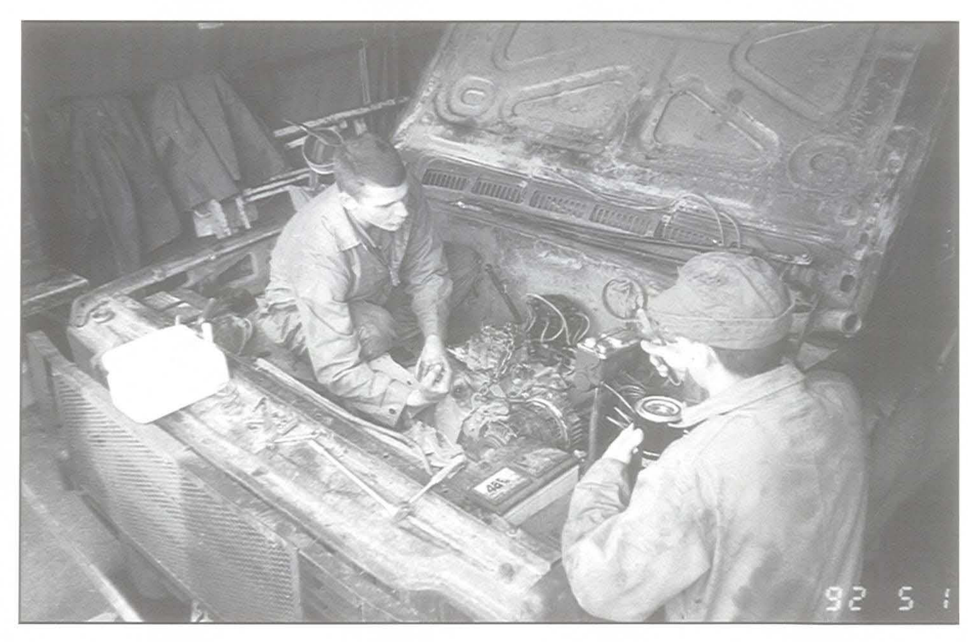
Le pon Véh est un des plus gros pons de la cie. Lors de cet exercice il fut augmenté de 30 militaires à 52 pour des fins opérationnelles. L'exercice RV 92 s'est avéré plein de défis. Malgré une augmentation de 30% du nombre de véhicules à roues à supporter, le personnel du pon a su répondre à la demande avec succès en bivouac et lorsque déployé. Le déploiement d'un point de rassemblement du matériel (PRM) par la section remorquage fut une expérience des plus enrichissante pour tous. Ce concept, qui antérieurement n'était pas exploité à son plein potentiel, s'est avéré très efficace. Le PRM a participé, à la surprise de tous, à "repousser l'ennemi" sur son front grâce à nos remorqueuses de combat, prêtant ainsi main forte à nos confrères des armes de combat.

Nous tenons par cet article à rendre un sincère hommage à nos techniciens de tous les métiers qui n'ont jamais ménagé aucun effort afin d'accomplir leur mission qui est de réparer, malgré toutes les contraintes, les véhicules et équipements de la 5e GBMC et des troupes divisionnaires. Nous profitons également de cette occasion pour remercier nos collègues de la Cie Maint du 1Svc Bn et de tous nos renforts de Petawawa et de Gagetown pour leur excellente coopération.

Arte et Marte



La section "Duro Mat vitre d'auto" à l'action. On remarque le sdt Cliche qui donne un coup de main à son collègue le sdt Leblanc pendant que le Sdt Searl essaie de dormir à l'intérieur du véhicule.



L'autre sdt Guillemette écoute les conseils de son partenaire lors du changement de moteur d'un véhicule 5/4 ton.

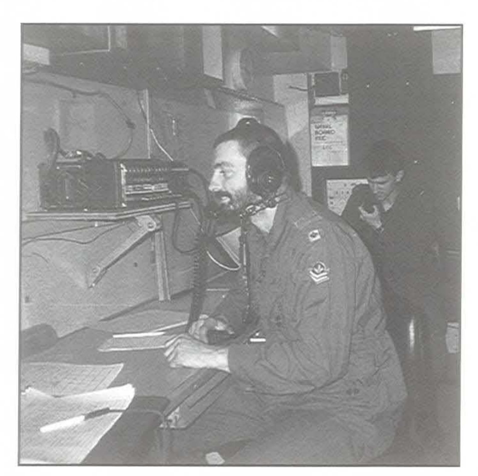
Les pelotons de production de la compagnie de maintenance du 5e Bn S du C durant l'exercice RV 92

Par le capt Lord, O Chef FAR
le lt Sanchez-Maloney, O Chef AE
le capt Bolduc, O Chef Mat
le lt Durocher, O Chef Véh

Après les quelques 36 jours d'exercice encourus jusqu'à date, voici ce que nos fameux pelotons de production ont à vous raconter:

Du côté du Groupe Avancé de Réparation (FAR) la tâche s'annonçait très ardue car plusieurs unités divisionnaires que nous devions supporter étaient équipées de véhicules blindés. L'équipe du FAR était donc formée de neuf équipes mobiles de réparation (EMR) du 5e BnS duC et de quatre EMR du 2 Svc Bn pour la réparation des véhicules de la famille M113 et des VBTU. Étant donné que nous devions fournir le support de maintenance de 2e ligne à l'Esc C du RCD (équipé du char Léopard), deux EMR lourdes, une EMR armement et un véhicule de récupération blindé (ARV) se sont greffés à nous en provenance de la BFC Gagetown.

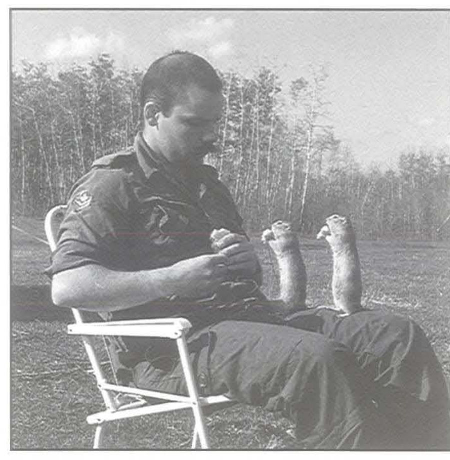
Dès les premiers jours une excellente cohésion s'est installée et un groupe de travail très efficace a fait son apparition. Au total plus de 250 demandes de réparation ont été accomplies, ce qui représente un très grand exploit si l'on considère que la plupart de ces demandes requièrent deux ou trois jours de travail. Le tout sous une gamme de températures en passant du soleil à 30o centigrade, à la neige, à la grêle et finalement à la pluie. Comme vous pouvez le constater c'est à un rythme d'enfer que les 41 membres du groupe ont travaillé durant cet exercice. Ils ont aussi reçu de nombreux éloges des unités qui n'ont jamais cessé de louanger leur travail et leur professionnalisme.



Lt Collette (à l'arrière de son PC, le "trou" de l'OA) répond à un contrôle radio pendant que le cplc Lessard essaie encore de transférer un appel du sgt Thibault du GAR (le seul vrai partisan des Nordiques)

Comme tous les autres pelotons, le peloton Armes et Électronique s'attendait à une charge de travail excessive lors de l'exercice RV 92. Cependant la charge de travail fut loin de ce que l'on attendait. Aujourd'hui, le pon mène une vie paisible au grand air et se prépare tranquillement au déploiement tactique pour l'exercice de division. Cependant, il n'en fut pas toujours ainsi. Dès notre arrivée, la section SCT s'est démenée sans relâche afin d'installer l'électricité dans les aires de travail de la cie. Le sgt Falardeau, les cplc Dubuc et Choliva et le sdt Prud'homme ont étendu des fils d'électricité un peu partout. Les armuriers, eux, dirigés par l'adj Rioux, étaient déçus de ne pas avoir à s'occuper des M109 du 5e RALC. Ils ont cependant pu réparer quelques obusiers 105mm et quelques Cougars. La son Tels a fait face à une demande constante de réparation radio.

Malgré les heures de travail soutenues, plusieurs ont trouvé le temps de s'amuser. C'est ainsi que l'adj Décourcy a apprivoisé toute une famille de chiens de prairie, notre S-M Cie est jaloux car il n'a pas eu de succès avec Goofy. Maintenant les préparatifs vont bon train afin de commencer l'exercice tactique divisionnaire. La guerre est proche.



Le cplc Dubuc nourrit les chiens de prairie apprivoisés par l'adj Decourcy.

Les dommages subis par nos véhicules pendant le long voyage vers Wainwright surgirent aussitôt que le pon Matériel fut sur le terrain. La section "Duro Mat vitre d'auto" fut très occupée. Plus de 37 vitres de 5/4 tonnes ont été remplacées à un rythme infernal dès les premiers jours après l'arrivée de la 5e GBMC. La section usinage a été comblée de travail et a fabriqué plusieurs pièces de précision pour diverses demandes de travail sur les Léopards, Iltis, 21/2 tonnes et une vaste gamme d'équipements trop longue à énumérer. La section



Notre tailleur, le cpl Caron fabrique des sacs pour transporter le courrier dans les unités.

Note de la rédaction : Je préfère ne pas publier une article 18 mois après les événements décrit dans l'article. C'est une situation qui ne se reproduira plus grâce à la publication de quatre Revues par année. En tout cas, j'aime beaucoup la photo du chien de prairie!

La compagnie de maintenance du 5e Bn S du C est de retour à Wainwright

Par le capt A.R. Teuwen
OC A 5e Bn S du C

Hé oui! nous sommes de retour à Wainwright pour l'exercice RV 92. Nous pensions à un certain moment que le prochain exercice divisionnaire allait nous amener en Allemagne, mais peu importe la réalité, la Cie Maint est de retour en Alberta prête à relever tous les défis de l'exercice RV 92 et à fraterniser avec nos collègues de l'armée de l'ouest.

Comme vous vous en doutez à cause du concept divisionnaire, nous supporterons en plus des unités de la 5e GBMC, plusieurs unités divisionnaires dont le 1CDHSR, les unités de 1er Gp Génie divisionnaire et plusieurs autres unités que nous ne nommons pas faute de place dans notre texte.

Le groupe précurseur de la cie est en position au bivouac WAPITI depuis le 16 avril en vue de préparer l'arrivée du groupe principal. Les tâches étaient nombreuses pour le groupe précurseur. Nos militaires, incluant nos renforts de Petawawa, n'ont ménagé aucun effort pour monter le bivouac et procéder au déchargement des véhicules du bataillon incluant ceux de la cie, sous l'oeil sévère et la voix terrifiante de notre S-M Cie, l'adjum Nicolas, et de son compagnon adoptif Nick dit le goofer. Le QM, l'adj Letendre, fort de son expérience des derniers jours coordonnait le montage du bivouac de la cie et du complexe du QM qui, soit dit en passant, faisait l'envie de tous les QM du bataillon.

Le 19 avril 92 vers 19h00, le groupe principal a enfin foulé le sol de Wainwright amenant avec lui un soleil radieux. Dès le lendemain toute la cie s'acharnait déjà à installer les aires de travail. Le 201700 AVR 92, la Cie Maint du 5e Bn S du C était opérationnelle et prête à recevoir et à satisfaire toutes les demandes de travail des unités que nous supportions.

Notre PC déjà en opération sous le commandement du lt Collette s'est très vite retrouvé débordé suite aux questions des pons au sujet des devoirs (il est strictement interdit de parler de ce sujet au Comad) et des périodes de repos et récréation. Après quelques manoeuvres habiles, l'O admin s'en est tiré sain et sauf avec quelques égratignures. De son côté le Commis chef, l'adj Sylvestre, très heureux de l'installation du PC, parle encore de sa première nuit en campagne sans son sac de couchage. Nos commis ont terminé les derniers travaux du PC et de la SR décorant une de nos antennes télescopiques comme un arbre de Noël.

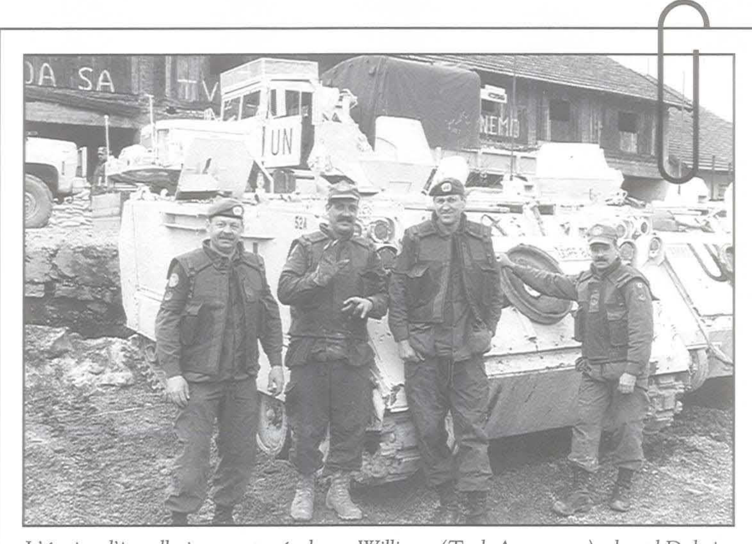
Le 211020 AVR 92, "3 ici 0", demande de réparation no 001. Les équipes du FAR veulent tous se déployer mais seulement une équipe sera choisie; "à la prochaine les GARS et les Filles". De son côté l'adjuc Cliche, ayant le moral au plus haut suite aux deux victoires des canadiens, s'assurait que le bureau de contrôle soit prêt à actionner toutes les demandes de travail avec l'aide de son "staff" dynamique. Aussitôt que la demande 001 fut reçue, le sgt Desgagnés, responsable de notre section de pièces de rechange remplissait toutes les procédures afin que l'équipage de 43A prenne possession du moteur de TTB et puisse se déplacer sans délai à la position du 1FER au bivouac WEST BUFFALO.

Pour la Cie Maint, le service aux unités que nous supportons prime AVANT TOUT. Nous vous parlerons à la prochaine occasion de nos pons de production et de nos fameux "tourneux de wrench" et de tournevis.

Arte et Marte



La section des pièces de rechange. Les dernières rumeurs stipulent que le sgt Desgagnés donne des pièces seulement aux partisans des Canadiens. Le cpl Désilets et le cplc Richard sont avec lui.



L'équipe d'installation composée du sgt Williams (Tech Armement), du cpl Dubois (Tech Armement), de l'adj Foster (Tech Mat) et du cplc Gendre (Tech Mat).

devant nous parce qu'ils l'avaient minée et ils n'avaient certes pas l'intention de la déminer pour nous. Après une demi-heure de manoeuvres afin de faire retourner les véhicules, nous reprenions la route. Le chef de convoi trouva un autre itinéraire pour se rendre à Ploce. Nous sommes donc partis vers une autre aventure. Notre nouvel itinéraire empruntait une route construite par le Génie britannique et qui nous menait de l'autre côté des montagnes. Là, nous attendaient une neige dense, des décors de montagnes russes et plusieurs milles à frôler des précipices de plus de 2 000 mètres. Ce n'était certes pas la place de ceux qui souffrent de vertige.

18 heures de ballottement, nous sommes finalement arrivés à Ploce à 4h30. Nous avons stationné les véhicules et nous sommes allés nous coucher.

18 et 19 avril

Pendant les deux journées qui ont suivi, nous avons remis notre matériel et avons préparé les véhicules en vue du retour au Camp Polom. Les deux techniciens du GSCC ramèneraient les véhicules et le sgt Williams ainsi que moi-même pourrions prendre, le 21, un vol des lignes aériennes croatiennes en partance de Split.

21 avril

Départ de Split vers Francfort à bord des lignes aériennes croatiennes. À Francfort, nous sommes montés dans un avion de la Lufthansa en direction du Canada. Nous sommes arrivés à Ottawa à 18h00.

Conclusion

Lorsqu'on voyage en Yougoslavie, il faut toujours prévoir beaucoup de temps pour arriver à destination. Le pays étant ravagé par la guerre et les points de contrôle étant très nombreux, les mouvements routiers sont lents. Les lignes de front se déplacent continuellement, ce qui signifie qu'une route qui est sûre un jour peut être soumise au tir le lendemain. Les autres causes de retard sont la vétusté et le mauvais état des véhicules, associés à la piètre condition des routes. Le transport aérien s'apparente à celui que nous avons au Canada sauf que les retards sont chose courante.

En Yougoslavie, la monnaie utilisée est le mark allemand. La monnaie yougoslave connaît une telle inflation que peu de magasins l'acceptent. Ce que vous achetez 1200 dinars le lundi, peut vous coûter 1600 dinars, le vendredi.

Certaines régions non dévastées par la guerre offrent un paysage splendide. En suivant la côte, on peut voir les touristes attroupés sur les plages et les hôtels cinq étoiles qui couvrent les bras de mer. Les montagnes sont omniprésentes et le sommet de plusieurs d'entre elles demeure couvert de neige jusqu'en été. La plupart des routes serpentent des vallées. Les bords de routes sont maintenant jonchés de détritus de toutes sortes car depuis le début des hostilités il n'y a eu aucune cueillette de déchets. Les gens se débarrassent de leurs déchets en les jetant le long des routes et dans les fossés.

Installations

Toutes les installations se sont bien déroulées sauf que quelques véhicules avaient été illégalement modifiés pour emprunter des configurations différentes. Les équipages avaient apporté quelques changements afin d'ajouter plus de protection ou de transporter plus de matériel. Il fallait manipuler les armes avec grand soin car elles étaient montées chargées. Lorsque les véhicules nous étaient amenés, ils ne respectaient guère les normes de propreté en vigueur au CETT; mais tout cela était très compréhensible étant donné les conditions et la situation en cours.

Le commandant du RCR a proposé quelques changements et nous les avons adoptés. Ces modifications comportaient des avantages et des inconvénients, mais le commandant était convaincu que, pour le chef de char, la vitesse de déplacement primait sur la protection.

En tout, soixante-dix boucliers ont été installés et près de 90pour cent d'entre eux ont été peints en moins de trois semaines. Le support du dispositif de vision nocturne de longue portée fut installé sur un véhicule d'essai et donna des résultats positifs. Une évaluation favorable marque l'ensemble de notre visite, depuis le début jusqu'à la fin.

deux bières par personne par jour. Autrement, il faut payer une amende très élevée. Cette politique était compréhensible en raison de la situation très tendue qui prévalait. En outre, n'importe qui pouvait être appelé à assumer des fonctions d'escorte vers Sarajevo à n'importe quelle heure du jour.

4 et 5 avril

Pendant les deux journées suivantes, nous avons installé les boucliers avec l'aide des membres d'équipage. Ces derniers ont retiré tout le matériel supplémentaire qui se trouvait sur le dessus des véhicules et ont aidé à installer les boucliers. Ça faisait changement de la routine habituelle et tous semblaient apprécier.

6 au 9 avril

Après avoir terminé l'installation des boucliers de onze véhicules, nous sommes partis vers Visoko. Maintenant vétérans de l'allée des tireurs d'élite, nous l'avons traversée comme des pros. La priorité cette fois était la compagnie G. Elle devait se rendre à Srebrenica et comme cette ville était constamment bombardée, elle voulait que nous modifions le plus de transporteurs possible avant son départ.

10 avril

Une fois les derniers véhicules de la Cie G terminés, nous sommes retournés à Kiselijek afin de travailler pour la Cie K. Depuis le début de nos travaux, nous avions établi un plan d'installation qui nous permettait de modifier jusqu'à neuf véhicules par jour.

11 avril

À midi, nous avions terminé les derniers véhicules lorsque le SMC nous dit qu'il voulait nous montrer quelque chose qui nous intéresserait. Il nous a montré un des TTB que nous avions terminé le jour précédent. Le véhicule portait les marques de trois trous de balle: un dans une chenille, un autre au milieu de la paroi et le troisième, dans l'écran de la coupole du chef de char, juste au niveau de la tête. Le véhicule avait été touché au cours d'une mission d'escorte à Sarajevo. L'autre TTB avait été envoyé en patrouille à l'aéroport de Sarajevo et fut soumis au tir de mortier. Un côté entier du véhicule et tous les boucliers étaient couverts d'éclats de shrapnel. Nous avons éprouvé un sentiment de satisfaction en voyant que notre travail servait à quelque chose. Plus tard, le même jour, nous avons emballé nos affaires, avons fait nos adieux à Kiselijek et sommes partis pour Visoko.

12 avril

Cette journée a été consacrée à l'entretien de nos véhicules, équipement et appareils.

13 au 15 avril

De retour au travail. Nous avons modifié tous les véhicules de la Cie L et du QGB.

16 avril

Nous avons terminé les derniers véhicules aujourd'hui. Il en reste sept que les techniciens en armement et en matériel du RCR devront modifier. Ces sept véhicules sont partis en convoi et on ne les attend pas de si tôt. Nos avons fait nos adieux et avons chargé les véhicules pour la dernière fois. On nous informa que les combats commençaient à s'intensifier de façon dramatique et que nous devrions peut-être emprunter une autre route. À titre de précautions supplémentaires, 6 Cougar nous ont escorté.

17 avril

Nous sommes partis à 9h00, après que le chef de convoi eut obtenu confirmation que les bombardements avaient cessé le long de notre itinéraire. Le convoi se composait de deux ambulances, de deux camions de produits pétroliers, d'une remorqueuse, de quatre tracteurs-remorqueuses et de six véhicules d'escorte.

Après une heure et demie de route, nous avons traversé une ville qui avait été bombardée la nuit précédente. L'air était imprégné d'une forte odeur de cordite et de fumée et plusieurs maisons fumaient encore. Six corps gisaient le long de la route (probablement des victimes de l'attaque). La première chose à laquelle nous avons pensé, c'est que nous étions très près de Visoko. Nous avons donc enfoncé nos casques et nous nous sommes assurés que nos couvertures balistiques étaient bien en place.

L'heure suivante s'écoula sans incident et nous commencions à nous détendre lorsque le bruit d'une mitrailleuse se fit entendre derrière le convoi. Trente secondes plus tard, un mortier explosa et le convoi s'élança vers un tunnel qui se trouvait plus loin sur la route. Tous les véhicules parvinrent à se mettre à l'abri. Nous avons attendu 45 minutes pendant que le tir de mortier s'abattait sur le secteur. Après des discussions avec l'armée croatienne, nous avons pu faire arrêter le bombardement et reprendre notre route. Les soldats croatiens nous ont alors informé que nous ne pouvions emprunter la route



Deux jours seulement après avoir été installé, le bouclier balistique a fait dévier la balle du tireur d'élite, évitant ainsi que le chef d'équipage ne soit blessé.



Les véhicules modifiés en ligne, prêts aux opérations.

1er avril

À midi, nous étions tous levés et déjà au travail. Une ancienne manufacture de cuir qui avait été bombardée nous servait d'atelier. On pourrait facilement parler de concept à aires ouvertes puisque les fenêtres et les murs étaient à peu près inexistants, sans parler de la saleté du sol. La lumière du jour était notre seule source d'éclairage, mais les techniciens ne semblaient pas s'en faire car le travail ne manquait pas. Le deuxième et le troisième étages abritaient les locaux des membres de la Brigade. Ils y avaient dressé leurs tentes modulaires. Au dernier étage, une tente servait de chapelle et de salle de musculation. Il y avait également un poste d'observation doté d'un dispositif de vision nocturne de longue portée et la nuit, nous pouvions observer les balles traçantes dans le ciel.

2 avril

Le cmdt et le SMR nous ont donné un briefing sur le bouclier que nous devions installer ainsi que sur les différentes configurations. En essayant l'affût de la mitrailleuse de calibre 0,50, le cmdt s'est aperçu qu'il limitait le mouvement de l'arme. Il a donc décidé de ne pas faire monter le bouclier principal à l'avant. On enleva également le bouclier arrière monté sur la trappe de chargement car, selon le commandant, ce serait trop congestionné avec trois personnes à bord. Le cmdt et le SMR furent tous deux impressionnés par les boucliers latéraux et par la protection qu'offraient les boucliers de coupole.

Dans l'ensemble, l'évaluation fut très favorable et on nous donna l'autorisation de terminer nos travaux sur tous les autres transporteurs. Après avoir reçu la liste des véhicules prioritaires, nous avons établi le calendrier des travaux. Ce calendrier se devait d'être très souple puisque bon nombre des véhicules devaient escorter des convois à Sarajevo et étaient réquisitionnés à très court préavis. Les transporteurs de mortiers et de reco de Kiselijak figuraient en tête de liste. Nous avons donc emballé nos outils et nous nous sommes préparés à partir dès l'aube, le lendemain matin. Tous nous recommandèrent d'apporter nos bottes de caoutchouc.

3 avril

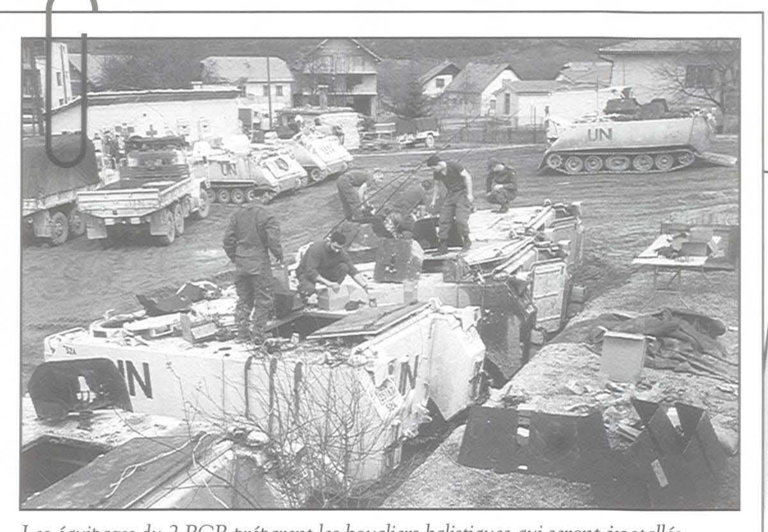
Avant notre départ pour un trajet de 20 kilomètres, nous avons reçu un briefing qui consistait en ceci:"Lorsque vous verrez un Cougar sur le côté de la route, roulez le plus vite possible jusqu'à ce que vous voyez un autre Cougar, car vous serez alors dans le champ de tir des tireurs d'élite." Quelques mois plus tôt, un tireur d'élite s'était embusqué dans les collines surplombant la route. Il a réussi à toucher 17 véhicules. Heureusement, aucun Canadien n'a été blessé. Il s'est finalement fait prendre, mais depuis ce temps la route est gardée afin d'éviter d'autres incidents. Inutile de dire que nous avions revêtu notre armure, veste pare-balles, couverture balistique nous couvrant en presque totalité et l'indispensable casque de kevlar.

Nous sommes parvenus à Kiselijak rapidement et sans encombre. À Kiselijak, une fois la barrière traversée, on se trouve dans le plus grand trou de boue de toute l'Europe. Derrière le camp, une haute colline couverte de neige fondante laisse lentement couler ses eaux dans le stationnement des TTB. Les troupes traversaient cette immense mare comme si de rien n'était. Les logements du RCR ressemblaient à ceux de Visoko dans ce sens que les tentes étaient également montées à l'intérieur du bâtiment. On a utilisé à profit les ressources de cette ancienne fabrique de vin en utilisant les celliers et les caves comme abris anti-bombes.

Nous avons rencontré le sgt responsable du transport et avons fait le tour du propriétaire afin de trouver un endroit relativement sec où nous pourrions monter nos tentes modulaires. Nous avons finalement trouvé et nous nous sommes installés. Deux heures plus tard, nous étions au travail. Un flot constant de soldats venaient nous voir et nous posaient des questions. Ils étaient très heureux de notre présence et nous comprenions pourquoi. Nombre des transporteurs portaient des marques d'éclats de shrapnel et, certains, des trous de balle. Nous avons travaillé jusqu'à la tombée de la nuit, puis nous nous sommes retirés à la tente du mess afin de regarder les nouvelles du réseau CNN transmises par satellite et prendre nos deux bières. Le RCR a établi une politique très stricte en ce qui concerne la consommation d'alcool:

27 mars

Nous sommes arrivés à Split à 7h00 et après une autre expérience enrichissante de déchargement, nous avons longé la côte en direction de Ploce. Le paysage était magnifique, la guerre n'ayant pas encore atteint cette région. À notre arrivée, on nous a amené à la casemate d'approvisionnement où on nous a remis nos couvertures anti-balles. Ces couvertures servaient à nous protéger les jambes et le dos contre les éclats de shrapnel qui pouvaient traverser les portières des véhicules. Ensuite, on nous a conduit à l'hôtel cinq étoiles de Gradac. Les Nations Unies ont ouvert cet hôtel afin de loger les camionneurs et le personnel de passage en attente d'un convoi pour Visoko. Cet hôtel avait été fermé pendant 3 ans, puis abandonné. Il n'y avait ni chauffage, ni électricité, ni eau chaude (à cause d'une violente tempête de neige dans les montagnes) et on nous servait toujours les mêmes repas. Il y avait deux choix: poulet avec spaghetti et du boeuf "surprise"!. La soupe au boeuf ressemblait davantage à de l'eau grasse contenant 5 à 6 nouilles pour lui donner de la consistance.



Les équipages du 2 RCR préparent les boucliers balistiques qui seront installés sur leurs M113.

Nous sommes restés là pendant trois jours. En attendant notre convoi pour Visoko, nous en avons profité pour effectuer l'entretien de quelques véhicules et quelques travaux de soudage. Ce retard était dû aux mauvaises conditions météorologiques dans les montagnes.

31 mars

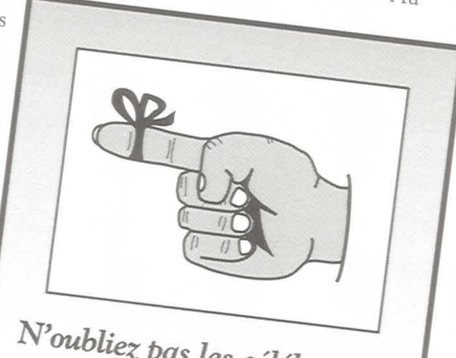
Après avoir assisté à un briefing sur ce qui nous attendait, nous avons quitté Ploce tôt le matin. Le convoi se composait de plus de 20 véhicules, principalement des tracteurs-remorqueuses transportant des conteneurs maritimes et des camions de produits pétroliers. Dès notre arrivée en Bosnie, nous avons remarqué les changements dans les villes et chez les gens. La plupart des villes avaient été bombardées et les gens, tout particulièrement les enfants, mendiaient pour obtenir de la nourriture. Nous avons traversé la ville de Mostar et nous avons vu ce que la guerre peut faire. Cette ville est presque aussi grande que la ville de London en Ontario et pas une maison n'avait été épargnée.

Notre prochaine destination était Jablanica. Nous nous y sommes arrêtés quelque 30 minutes afin de permettre au convoi de se rassembler. Nous n'étions pas aussitôt stationnés que des groupes d'enfants, principalement des gitans, sautèrent à bord des camions, nous quémandant de la nourriture. Je jurerais que la plupart d'entre eux étaient des enfants de la rue, sans parents et sans endroit où aller. De nombreuses rations et beaucoup de monnaie disparurent rapidement.

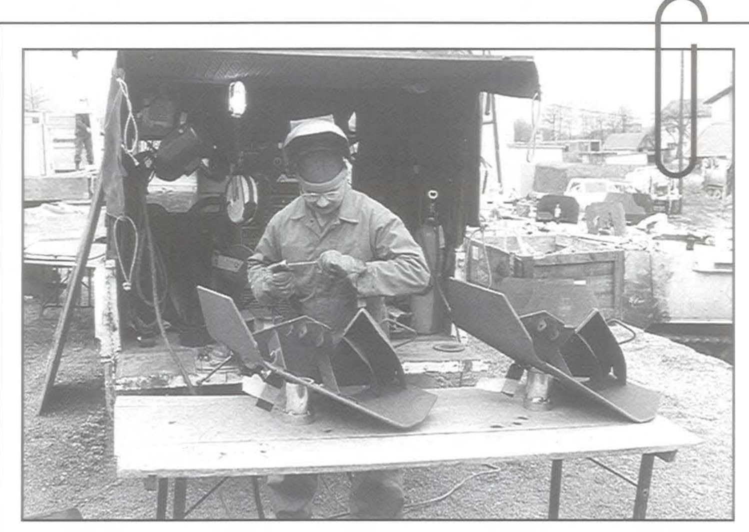
Dès que le convoi fut réuni, nous avons repris la longue route venteuse des montagnes. Cette route était très étroite et, à certains endroits, on enfonçait dans la boue jusqu'aux essieux. Plus nous montions, plus il faisait froid et la neige se mêlait à la boue. Au détour d'un virage en tête d'épingle, on pouvait faire face à un convoi qui descendait de la montagne. Il fallait alors attendre que les camions se frayent un chemin vers nous. Deux fois, nous avons dû nous arrêter pour sortir les camions enlisés dans la boue et la neige. À cette altitude, tous les camions ont des chaînes.

Vers 2h00, nous avons fait une longue halte car un camion citerne britannique avait glissé sur le bord de la route et bloquait la circulation dans les deux directions. Plusieurs essais furent tentés pour ramener le camion sur la route au moyen d'un véhicule de récupération de chars, mais le camion était sur le point de se renverser et de déverser tout son contenu. Notre remorqueuse de 10 tonnes a donc dû se frayer un chemin depuis l'arrière du convoi jusqu'à l'avant et, après une heure, elle est parvenue à redresser le camion. Les mécaniciens du REME britannique nous ont chaleureusement remercié et nous nous sommes mis en branle.

Sur cette partie de la route, il était impossible de rouler à plus de 5 ou 10 kilomètres à l'heure. Vingt-trois heures de route séparent donc notre départ de Jablanica et notre arrivée à Visoko. Après une brève reconnaissance, nous avons trouvé le sergent-major - Service de l'équipement technique, l'adjum Norm Macintosh qui nous a montré nos logements, puis nous a amenés déjeuner. Il nous a recommandé de nous reposer car le cmdt voulait que deux boucliers soient montés le plus tôt possible.



N'oubliez pas les célébrations du 50e anniversaire!



Le cplc Gendre, technicien en matériel du CETT, prépare un bouclier balistique en vue de son installation.

avons été présentés au sergent-major - Service de l'équipement technique du Groupe de soutien du contingent canadien (l'adjuc Dave Steinke). Nous en avons profité pour établir le calendrier de formation des personnes qui devaient, par la suite, montrer aux techniciens en armement et en matériel du PPCLI à installer les boucliers. En même temps, nous avons appris aux deux techniciens qui devaient nous accompagner à Visoko, à installer les boucliers. Il s'agissait du cpl Doiron, un technicien d'armement de Gagetown, et du cplc Gendre, un technicien en matériel du CETT qui effectue une période de service d'une durée de six mois avec la Force de protection des Nations Unies.

23 mars

Dans le cadre de la formation à donner, nous avons commencé à installer deux boucliers balistiques. En raison principalement de la formation à donner au personnel et du temps pluvieux, il nous a fallu dix heures pour monter les boucliers balistiques. Comme c'était la première fois que le sgt Williams et moi-même, adj Foster, voyions les ensembles dans les boîtes, nous avons dû vérifier chaque article. Les boîtes, faites de bois solide, étaient difficiles à ouvrir. Nous nous demandions comment nous débarrasser du bois lorsque nous nous sommes rendus compte qu'il s'agissait d'une denrée rare et que les personnes intéressées à nous en défaire étaient fort nombreuses. Tout s'est bien déroulé et les membres de l'équipe du GSCC semblaient confiants de pouvoir enseigner les techniques apprises au PPCLI.

24 mars

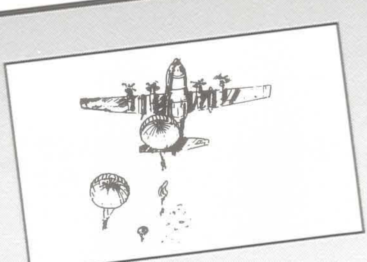
Nous nous sommes rendus à Duravar afin de récupérer les dispositifs de vision nocturne de longue portée. J'ai vu quelques TTB qui avaient subi des dommages au combat et je les ai photographiés. Nous avons commandé de la peinture blanche pour les transporteurs et avons conclu un contrat pour la fabrication d'espaceurs pour les mitrailleuses de calibre 0,50. L'après-midi, on nous a fait visiter les environs de Duravar et de Pakrac. Nous avons visité l'hôpital de Pakrac dans lequel les Croatiens avaient installé un canon antiaérien. Les Serbes ont attaqué et détruit l'hôpital. Plus tard, ce soir-là, nous avons chargé les camions en vue de notre départ pour Visoko. Notre chargement se composait, entre autres, d'une soudeuse de 1 1/4 de tonne et d'une EMR de VLMR. Le personnel médical nous a demandé si nous pouvions apporter quelques fournitures médicales et une caisse de sacs de sang à Visoko.

25 mars

Nous avons quitté le Camp Polom à 9h00 et dès les cinq premières minutes, nous nous sommes perdus. Involontairement, nous avons fait une excellente visite du centre-ville de Duravar. Pendant notre première journée de voyage, nous avons traversé les villes de Zagreb, Karlovac, Rijeka et nous avons passé la nuit à Opatija. En route vers Opatija, nous avons dû traverser une violente tempête de neige. Comble de malheur, le VLMR a fait une crevaison sur une pente glacée très abrupte ne comportant qu'une seule voie de circulation et aucun endroit sûr pour changer le pneu. Nous avons dû rouler environ 5 kilomètres avant de trouver un endroit assez large sur l'accotement pour changer le pneu. Ce court trajet routier de 150 kilomètres a duré 11 heures.

26 mars

Tôt le lendemain matin, nous nous sommes rendus à Rijeka afin de prendre un traversier vers Split. Il a fallu 5 heures pour charger le traversier car tous les véhicules devaient faire marche arrière pour monter à bord. Nous avions réservé 4 chambres afin de pouvoir dormir pendant le trajet d'une durée de 18 heures. Ce fut un périple inoubliable. Le traversier était plein de réfugiés et de soldats croatiens, et il était facile de voir que personne n'avait d'argent ou de nourriture. Les gens dormaient dans les couloirs et partout où ils pouvaient se caser. Il y avait également, sur le pont inférieur, un gros camion chargé de cochons morts et l'odeur qui montait créait une étrange atmosphère. Nous transportions quelques caisses d'eau et des vivres supplémentaires. Nous avons donc décidé de les partager et nous les avons laissés dans le salon du navire.



Rendez-vous en parachute à la BFC Borden, lors de la fin de semaines des célébrations nationales!

Je porte un fusil C7, un casque et un gilet pare-balles

Par l'adj Foster

Gp "O"

Sit: Les équipages des M113 en Yougoslavie ont besoin d'une protection accrue. Tous les boucliers balistiques disponible doivent être montés. Le CETT peux fournir l'expertise et l'entraînement aux équipes d'installateurs locales.

Msn: Le CETT supervisera l'installation des boucliers balistiques pour les TTB de la Yougoslavie du 20 mars au 21 avr 93.

Exécution:

Historique

Le CETT a reçu la mission d'installer des boucliers balistiques sur les M113 et d'en évaluer l'efficacité. Des différences de configuration entre les armes américaines et canadiennes commandaient des modifications majeures.

Le DBRT, de concert avec le DMTGM, a donc décidé d'envoyer en Yougoslavie une équipe qui fournirait l'aide technique nécessaire à l'installation des boucliers et qui informeraient le personnel des caractéristiques et des limites de cet ajout.

Des comptes rendus reçus du 2 RCR en Bosnie indiquaient que le personnel ne serait pas en mesure de se rendre au Camp Polom pour y recevoir l'instruction. Le G4 Maint du GSCC, le capitaine Bédard, a alors demandé au CETT de former deux personnes du Camp Polom qui, par la suite, formeraient les techniciens en matériel et en armement du PPCLI. Une fois la formation terminée, le personnel du CETT se rendrait en Bosnie pour aider à l'installation des boucliers balistiques sur les TTB du RCR.

Le CETT fut également chargé de résoudre les problèmes relatifs à l'installation du dispositif de vision nocturne de longue portée dont est doté le bouclier balistiques du M113.

Journal

20 mars 1993

Nous sommes partis d'Ottawa à 15h30 à bord d'un autocar de la Lufthansa pour nous rendre à l'aéroport de Mirabel. Le départ de l'avion était prévu pour 18h45.

21 mars 1993

Nous sommes arrivés à l'aéroport de Francfort, en Allemagne, à 9h00 où il nous a fallu attendre trois heures avant de pouvoir prendre le vol en direction de Zagreb pour un trajet d'une durée de deux heures. À notre arrivée aux douanes, nous avons reçu nos cartes de passage de la frontière. Selon les douaniers, nous aurions dû avoir en notre possession une carte d'identité de l'ONU. Après quelques minutes d'explication, les douaniers nous ont finalement laissé partir. Un représentant des Nations Unies en provenance du camp Polom attendait, avec un autobus, le personnel de retour de congé. Nous avons donc profité de ce transport arrivé à point nommé pour nous rendre au camp Polom. À notre arrivée, nous nous sommes rendus directement au centre des opérations où nous avons été accueillis par le capitaine Bédard, G4 Maint.

Le capitaine Bédard nous a donné un briefing résumant les événements et nous a fait visiter le camp. Ensuite, nous nous sommes rendus à l'approvisionnement où on nous a remis notre trousse de protection personnelle qui se composait d'un casque de kevlar, d'un gilet pare-balles, d'un fusil C7 avec BDM et 90 cartouches, en plus de nos écussons de l'ONU. Des roulottes ATCO nous servaient de logements. Le plafond fuyait lorsqu'il pleuvait et une forte odeur de moisissure imprégnait l'atmosphère, mais il s'agissait, paraît-il, des meilleurs logements des environs car ils étaient chauffés et que ce n'étaient pas des tentes. Après avoir rangé nos bagages, nous nous sommes rendus au mess pour le souper.



Le soldat Martin, technicien en armement de la BFC Gagetown, prépare un bouclier balistique en vue de son installation sur les M113 du 2 RCR en Serbie.

22 mars

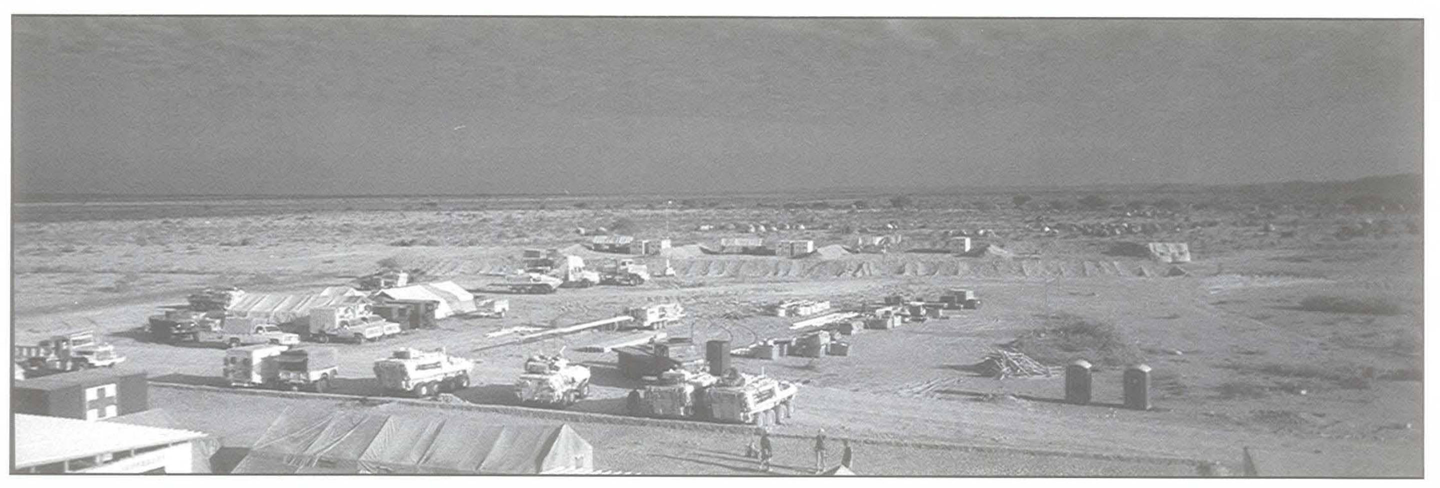
Après une bonne nuit de sommeil afin de nous remettre du décalage horaire, nous nous sommes occupés à retrouver le matériel que nous avions expédié plus tôt. Toutes les boîtes y étaient, à l'exception de celle contenant le liquide d'affûtage Kool qui arrivait sur un vol différent car il s'agit de matières dangereuses. Pendant la pause café, nous

disponibilité de tous les types d'équipement du théâtre des opérations est demeuré aux environs de 90 pour cent tout au long de notre séjour.

Les opérations en Somalie constituent une étrange combinaison de conditions désertiques extrêmes et d'activités ennemies réelles. Par conséquent, il est de l'intérêt de tous de pouvoir compter sur de l'équipement en bon état. Parmi les succès notables obtenus jusqu'à ce jour, mentionnons le Bison, le VLLR, le système de positionnement global et l'utilisation du JP-5 comme carburant unique tant pour les aéronefs, les véhicules que pour les poêles. Six véhicules ont heurté des mines: trois Cougar et trois Bison. Quatre des six véhicules ont été gravement endommagés par ce qui semblent être des mines antichars. Heureusement, aucun de nos soldats n'a été grièvement blessé et aucun de nos véhicules n'a été détruit. Dans l'ensemble, nous n'avons connu que très peu de problèmes d'équipement. Cela est dû, en grande partie, au dévouement exceptionnel et à la compétence de tous les techniciens du GEM, opérateurs d'équipement, techniciens d'approvisionnement et techniciens de la circulation qui livrent les pièces de rechange ainsi qu'aux gens du Canada qui nous ont aidé à faire un succès de l'OPERATION DELIVERANCE.

Travailler en Somalie à titre de membre d'une coalition qui englobe 33 pays et plusieurs autres nations représentées par l'ONUSOM II ou par des organismes humanitaires, constitue, pour moi du moins, une expérience inégalée et un défi enrichissant. Plusieurs d'entre nous éprouvent un sentiment d'accomplissement et de satisfaction, heureux que leurs compétences techniques et professionnelles aient pu contribuer au succès de l'opération, ici en cette Somalie ensoleillée.

Note de la rédaction: Le capitaine Kennedy travaille maintenant à la DSGT.

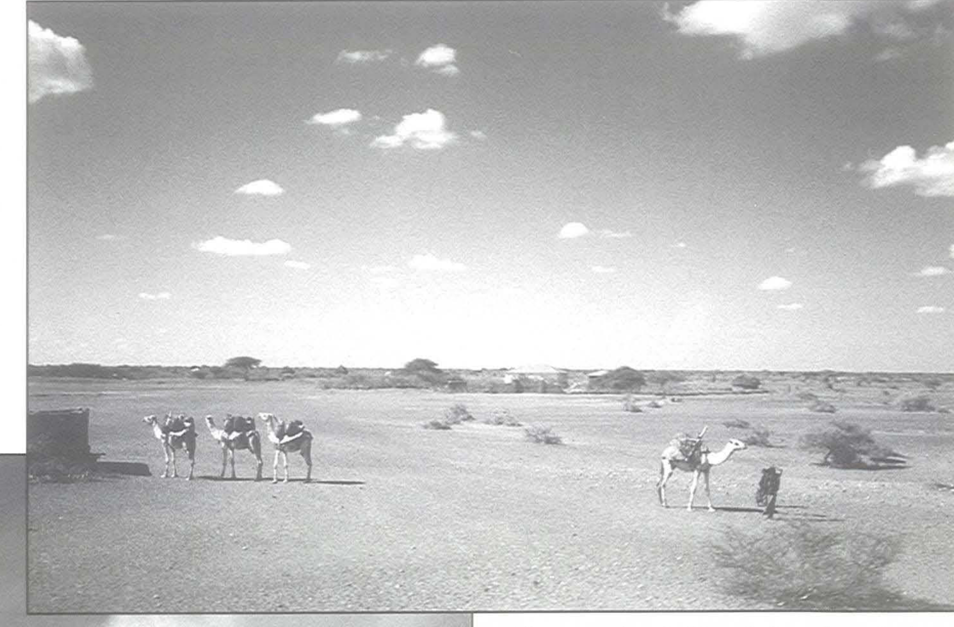


Camp de commando (QG) à Belet Uen.



Camp de commando (QG). Le peloton de maintenance se trouve à gauche sur la photo.

éventail d'équipement. En effet, on trouve ici bon nombre des équipements utilisés dans les Forces canadiennes dont le Grizzly, le Bison, le Cougar, le VLLR, divers véhicules du génie, des lunettes de vision nocturne, le mortier de 81 millimètres et ainsi de suite. La préparation des barèmes des pièces de rechange et l'obtention de ces mêmes pièces à plus de 10 000 kilomètres de notre base d'appartenance ont souvent été décrites comme tenant à la fois du défi et du cauchemar. Les opérations ont connu un rythme trépidant



Chameaux dans le désert de Somalie, près de Mataba, un camp de l'Escadron A RCD à environ 50 kilomètres de Belet Uen.

Hélicoptères Sea Hawk de l'USMC tentant d'atterrir au camp du régiment aéroporté canadien à Belet Uen afin d'embarquer du personnel canadien. Le nuage de poussière dissimule complètement un des hélicoptères.

constant, le groupement tactique patrouillant un secteur d'aide humanitaire de 2500 milles carrés. À Belet Uen, le réapprovisionnement est assuré par des avions Hercules en provenance de Mogadiscio ou de Nairobi, soit un voyage de deux heures, ou par un transport routier hebdomadaire provenant de l'Élément d'appui national, à Mogadiscio. En raison du mauvais état des routes, il faut quinze heures pour parcourir ce trajet de 300 kilomètres, soit un périple de deux jours. Malgré tout cela, le taux de



Un VBP Cougar endommagé par une mine et récupéré par un Bison provenant de la section de maintenance de l'Escadron A RCD.